

LETTRE RECOMMANDÉE
Office fédéral de l'aviation civile
Monsieur Max Schulthess
Chef de la section normalisation et bases
3003 Berne

Berne, le 2 octobre 2015

Position de l'ASA sur la consultation des intéressés concernant l'élaboration du rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique de la Suisse 2015 (« LUPU II »).

Cher Monsieur Schulthess,
Mesdames et Messieurs,

En référence à la consultation des intéressés concernant l'élaboration du rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique de la Suisse 2015 (dénommé « LUPU II » ci-après), nous vous remercions de votre invitation et de la possibilité qui nous est offerte d'exprimer notre point de vue.

L'Association suisse des aérodrômes (ASA) s'engage aux côtés des opérateurs de l'infrastructure aéronautique afin d'encourager son développement, dans l'intérêt de ses utilisateurs et du public. Notre association s'occupe, d'une part, de défendre les intérêts des entreprises concernées et, d'autre part, de promouvoir une infrastructure aéronautique adaptée aux besoins de ses utilisateurs. Elle souhaite, par son travail, contribuer à l'éclosion d'approches professionnelles pragmatiques qui privilégient le cas par cas et observent le principe de proportionnalité. Ce dernier point vise à assurer une parfaite cohabitation de tous les partenaires et de toutes les personnes concernées. Dans cette optique et en raison de la caractéristique des aéroports comme point de cristallisation de l'aéronautique, l'ASA prend constamment en considération l'impact des mesures prévues sur l'ensemble du système aéronautique lorsqu'elle émet un avis sur les nouveaux développements et les nouvelles propositions. Elle prend également toujours en compte les effets sur le secteur aéronautique. C'est dans ce contexte que notre position trouve sa légitimité. Elle se résume en trois parties. Dans la première partie (I), nous abordons des aspects et des considérations générales quant au projet publié. Dans la deuxième partie (II), nous abordons sur le fond les points du projet publié qui concernent spécifiquement les aérodrômes suisses. Dans la troisième et dernière partie (III), nous tirons des conclusions générales.

I Aspects généraux et considérations générales sur le projet publié

L'ASA salue le projet d'un LUPPO actualisé. L'association demande que le LUPPO II joue un rôle majeur dans le développement stratégique de l'aéronautique suisse et qu'il soit compris comme un document-cadre jusqu'à sa prochaine réécriture. Les mesures réglementaires doivent se fonder sur les directives-cadres du LUPPO II et doivent être jugées à l'aune de celles-ci. Le LUPPO II doit constituer la base pour tous les intéressés de l'aéronautique suisse (politique, administration et associations). Finalement, l'ASA invite à prendre en compte, dans le cadre de l'achèvement du contenu du LUPPO II, les principes et idées sur les différents aspects abordés au point II.

II Appréciation sur le fond du projet publié

À propos des buts de la LUPPO II :

Aux yeux de l'association, le but défini de la politique aéronautique suisse, « *créer un cadre général qui permette à la Suisse de tisser des liaisons aériennes internationales et de satisfaire la demande de voyages aériens au départ ou à destination de la Suisse* », doit être complété en prenant en compte les liaisons aériennes nationales et en garantissant leur existence. Ceci concerne tout particulièrement l'infrastructure mise au service des aérodromes régionaux, lesquels doivent être aidés afin de répondre aux besoins actuels en mobilité (par exemple en créant un cadre réglementaire favorable). L'ASA demande également que le trafic aérien transfrontalier ne soit pas réglementé plus strictement que le trafic aérien national. Les différentes réglementations en matière de trafic aérien sont actuellement plus strictes que pour le trafic terrestre (routes, voies ferrées, voies navigables). Il devrait au contraire y avoir égalité de traitement.

À propos des nouvelles technologies :

Notre association estime qu'il faut envisager un programme d'impulsion visant à mettre en œuvre l'art. 103b LA de manière cohérente de sorte que de nouvelles entreprises choisissent la Suisse comme lieu d'implantation pour la recherche et le développement (par exemple, dans le domaine des nouvelles technologies de navigation aérienne des vols suborbitaux et des RPAS) en bénéficiant de conditions-cadres attrayantes. Nous invitons à une mise en œuvre de l'art. 103b LA à travers des mesures concrètes à la demande du Parlement, sous la direction du Conseil fédéral, avec la participation des départements et des offices fédéraux et en impliquant les associations de l'aviation.

À propos du rapport à la sécurité aérienne (Safety)

Notre association approuve le constat selon lequel la Suisse a atteint un niveau élevé de sécurité à l'échelle européenne. Nous constatons cependant que certains obstacles bureaucratiques entravent considérablement le développement positif de l'aéronautique suisse au nom de la sacrosainte « safety », sans que l'on puisse pour autant constater des gains en termes de sécurité. Nous invitons au contraire à la mise en place de procédures allégées et à l'amélioration des conditions-cadres pour l'ensemble de l'aéronautique suisse, dans le respect des principes de la « *risk-based approach* » et de la « *performance based oversight* », sans pour autant devoir faire des concessions sur le niveau de sécurité.

À propos de l'environnement international :

L'ASA estime que la politique aéronautique de la Suisse doit adopter une attitude réservée vis-à-vis de la politique aéronautique européenne. Dans cette optique, notre association salue la conclusion contenue dans le projet de LUPO II selon laquelle la Suisse devrait demander que les réglementations internationales soient en nombre approprié et que leur niveau de détail reste raisonnable (principe de proportionnalité dans les règlements). L'ASA estime aussi que l'harmonisation des réglementations visant à un trafic aérien sûr soit effectuée en fonction des objectifs recherchés et qu'il existe une marge de manœuvre pour les solutions nationales (subsidiarité des réglementations). Notre association invite la Suisse à mettre sur la table les points concrets suivants lors de l'élaboration des prochaines réglementations :

- Dans tous les cas, il est nécessaire de revendiquer une marge de manœuvre nationale dans l'intérêt de la place aérienne suisse. Ceci doit se faire en accord avec le secteur aéronautique en impliquant les intéressés de manière généralisée, que ce soit dans la phase de transposition des règlements internationaux ou durant celle de mise en œuvre et d'application postérieure.
- L'application des recommandations de l'OACI ne doit ainsi pas être considérée comme obligatoire en Suisse.
- Tout ceci doit se faire en appliquant de manière générale le principe de l'AESA « One rule does not fit all » et en respectant son esprit.
- En plus des instruments légaux de la juridiction administrative ordinaire, il serait bon de créer une série d'outils qui analysent continuellement les effets pratiques des différents règlements, et qui permettent d'y apporter des corrections.

À propos de l'aménagement du territoire :

Notre association estime que le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique doit acquérir un rôle central dans l'agencement de l'infrastructure aéronautique en tant qu'instrument de planification de la Confédération. Nous invitons à conserver ce plan tel quel dans le LUPO II et à fixer ultérieurement une mission visant à son maintien dans la législation sur l'aménagement du territoire.

À propos du trafic d'affaires, de l'aviation générale et de l'aviation de travail :

Notre association salue les bonnes intentions quant au rôle de l'aviation générale et d'affaires et de l'aviation de travail contenues dans le projet de LUPO II et invite à l'élaboration d'une liste de mesures concrètes permettant d'atteindre les objectifs de renforcement des conditions-cadres pour ces différentes branches de l'aviation. Une collaboration bien en amont et coordonnée avec les cantons où sont situés les aérodromes d'aviation générale et d'affaires est essentielle.

À propos des aérodromes :

Notre association soutient l'évolution qui tend à accorder un rôle décisif aux aérodromes régionaux dans un avenir proche afin de délester les deux aéroports nationaux de Genève et Zurich. Dans ce contexte, le trafic aérien civil au départ de l'aéroport de Dübendorf jouera dans l'avenir un rôle central. Ce projet doit donc être poursuivi dans les plus brefs délais et dans le respect des objectifs publics de la Confédération. Il faut à ce titre saisir la chance d'informer l'opinion publique des bénéfices de ce projet dans une perspective nationale et régionale. Sur la question de l'aérodrome qui remplacera celui de Genève pour l'aviation générale et d'affaires, la réponse n'est pour l'instant pas claire. Il serait possible d'affronter cette incertitude en réactivant le projet de « Paysage aéroportuaire suisse ».

Concernant l'évolution future des aérodromes et à la suite des réflexions intégrales mentionnées ci-dessus, notre association invite à mettre en œuvre les améliorations concrètes suivantes :

- Le système actuel de financement des services de navigation aérienne dans les aérodromes régionaux doit être réformé de fond en comble à moyen ou long terme, étant donné que le système actuel introduit en 2011 s'est révélé impraticable et qu'il repose sur des bases financières incertaines, en particulier dans une perspective d'avenir. Il faudrait constituer, sous le mandat du DETEC et sous une direction neutre, une équipe noyau composée de l'OFAC, de skyguide et des aérodromes régionaux concernés qui devrait s'occuper de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un nouveau modèle de financement en s'appuyant sur un mandat fort. Les adaptations réglementaires nécessaires devraient être conduites en parallèle.
- Afin de mettre en œuvre efficacement le nouveau modèle de financement des services de navigations aériennes dans les aérodromes régionaux, les nombreux projets séparés actuellement existants (par exemple IFR sans ATC, usage répété d'AFIS, REMOTE TOWER) qui ont pour but d'optimiser d'une manière ou d'une autre les services de navigation aérienne dans les différents aérodromes devraient être mis sous la tutelle d'une direction centralisée des projets. Cet organe de dimension nationale doit cependant disposer des compétences nécessaires pour établir des consignes, résoudre les conflits et créer des liens. Pour le reste des détails sur ce thème, nous renvoyons aux revendications de l'aviation générale et d'affaires concernant le financement des services de navigation aérienne dans les aérodromes régionaux (les « 8 points de la GA et de la BA ») qui se trouvent en annexe de ce document.

- La nouvelle catégorisation des aérodromes à la manière d'un jeu de construction (selon le principe « *one rule does not fit all* ») doit entrer en vigueur en lieu et place de l'ancienne division entre aéroports et champs d'aviation.
- Il faut veiller à ce que les inscriptions au cadastre de limitation d'obstacles aient les mêmes effets juridiques dans tous les aérodromes.
- Il faut également permettre une plus grande utilisation civile des aérodromes militaires sous le contrôle exclusif du DDPS et dans l'esprit du projet de LUPO II.

Finalement, il est extrêmement important que tous les aérodromes, indépendamment de leur taille, disposent de conditions-cadres favorables. Dans cette optique, le dialogue entre l'administration et les acteurs concernés revêt une importance capitale. Ce dialogue pourrait éventuellement être amélioré par la création d'un poste de médiateur. Notre association encourage à étudier cette possibilité.

À propos de la surveillance de l'aviation civile

Notre association estime que l'esprit général des politiques nationales dans ce domaine doit être fondamentalement d'éviter des réglementations inutiles et des interventions abusives et nuisibles. Par ailleurs, nous demandons les améliorations suivantes qui sont dans l'intérêt de l'administration ou permettraient d'alléger sa tâche. Les différents intéressés du secteur aéronautique pourraient ainsi bénéficier d'une plus grande efficacité dans ce domaine grâce à ces améliorations.

- La création d'un organe de suivi pour la commission fédérale de l'aviation (par exemple la création d'un « *conseil de l'aviation* »).
- Le renforcement et l'ancrage réglementaire de l'implication des intéressés.

III Conclusions

Nous vous remercions pour l'examen des différentes considérations précédentes.

En résumé, notre association demande que les suggestions constituant notre position soient prises en compte afin de compléter le projet de LUPO II. Le but est de garantir pour l'avenir une infrastructure suisse de l'aviation orientée vers les besoins et disposant d'une capacité d'adaptation.

Le signataire de cet avis demeure à disposition pour toute question.

**Demandes de l'aviation générale et d'affaires concernant le financement des services de navigation aérienne dans les aérodromes régionaux
(« 8 points de la GA & BA ») :**

1. La Confédération s'assure de **l'absence de toute lacune dans les prestations** de services de navigation aérienne dans les aérodromes régionaux.
2. Les aérodromes régionaux sont disposés à **introduire des solutions innovantes** afin d'obtenir des synergies et des économies dans les différents aérodromes. Ils demandent le soutien illimité de la Fédération (DETEC/OFAC) et de skyguide.
3. Étant donné que la GA (y compris la formation) et de manière croissante l'aviation d'affaires doivent se rabattre sur les aérodromes régionaux à cause des limites de capacité et de la complexité des procédures dans les aéroports nationaux, la Confédération veille au financement des services de navigation aérienne afin que ces modes de transport aérien disposent de conditions-cadres comparables. Le financement de ces services de navigation aérienne ne doit cependant pas se faire aux dépens du reste de l'aviation.
4. Une réponse doit obligatoirement être apportée avant la fin 2015 aux **questions restées en suspens** sur les modalités de paiement sans taxe des cotisations pour le Financement spécial du trafic aérien (FSTA) pour l'année 2016.
5. Il est indispensable de confirmer que **la période de transition annoncée** pour le financement des services de navigation aérienne dans les aérodromes régionaux est bien prévue, jusques et y compris en 2020.
6. **La réduction du soutien fédéral** pendant la période transitoire 2016-2020 **ne peut être envisagée qu'à partir du moment et dans la mesure** où les conditions-cadres sont visiblement existantes et qu'elles **permettent des économies**.
7. Les services de la navigation aérienne dans les aérodromes régionaux seront financés **à partir du 1er janvier 2017 de la manière suivante** :
 - par les recettes des taxes sur les services de navigation aérienne ;
 - au moyen d'une part garantie du FSTA (dont le montant est encore à définir) ;
 - le manque de financement sera comblé par la Confédération et/ou les pouvoirs publics à travers un paiement direct à l'Air Navigation Service Provider (ANSP), organisation chargée de ces services.
8. Les obstacles à une **libre attribution du marché de la navigation aérienne doivent impérativement être passés en revue** (*Sans cesse sur le métier, remettez votre ouvrage...*).