

# L'OFAC en quelques dates

Au cours des 100 dernières années, l'aviation suisse a connu un développement sans précédent. Les moments forts, les coups bas, la joie et la souffrance étaient souvent proches. Les événements importants survenus dans l'histoire de l'Office fédéral de l'aviation civile sont décrits ci-après en accéléré.

Compilation: **OFAC / Daniel Ruhier**

- 27 janvier 1920 L'art. 4 de l'arrêté du Conseil fédéral concernant la réglementation de la circulation aérienne en Suisse prévoit la création d'un Office de l'air.
- 1<sup>er</sup> avril 1920 L'Office de l'air commence son activité au sein du Département de la poste et des chemins de fers.
- 22 mai 1921 Les citoyens suisses approuvent par 210 447 voix pour et 127 943 voix contre le nouvel art. 37<sup>ter</sup> de la Constitution : «La législation sur la navigation aérienne est du domaine de la Confédération».
- 1<sup>er</sup> janvier 1931 L'Office de l'air charge Radio Suisse SA des services de la navigation aérienne en Suisse.
- 26 mars 1931 Fusion d'Ad Astra et de Balair qui donnera naissance à Swissair, à l'initiative de l'Office de l'air.
- 1<sup>er</sup> octobre 1934 À la suite de l'adhésion de la Suisse à la Convention portant réglementation de la navigation aérienne (Convention de Paris) en 1932, le préfixe d'immatriculation CH est abandonné au profit du préfixe HB utilisé dans les radiocommunications; les immatriculations des aéronefs à moteur se composent dorénavant du préfixe HB suivi de trois lettres.
- 1938 Le premier directeur de l'Office fédéral de l'air, le colonel Arnold Isler, charge l'EPFZ de développer un avion spécialement adapté aux particularités de la Suisse. Ce mandat aboutira à la fabrication du «Schweizer Bergflugzeug» SB-2 Pelican, premier avion à sortir des usines Pilatus implantées depuis 1939 à Stans.
- 22 juin 1945 L'arrêté fédéral du 22 juin 1945 concernant le développement des aérodromes civils confère à l'aérodrome de Zurich-Kloten le statut d'aéroport intercontinental.
- 4 avril 1947 La Suisse ratifie la Convention de Chicago relative à l'aviation civile.
- 18 août 1947 Swissair (Schweizerische Luftverkehr AG) devient une compagnie nationale à la suite de la sentence arbitrale du chef du Département de la poste et des chemins de fer. Aux termes de l'art. 103 LA, Swissair exploite «le réseau interne, continental et intercontinental qui est déclaré être d'intérêt général».
- 27 juin 1951 Arrivée du premier des deux long-courriers Douglas DC-6B de Swissair financés par la Confédération. Ce financement extraordinaire avait pour origine la dévaluation de la livre sterling en 1949 qui a presque acculé Swissair à la faillite.
- 12 février 1952 L'avion de mensuration Beechcraft C-45 de l'Office de l'air s'écrase sur le Galmihorn. Ses quatre occupants sont tués.
- 16 déc. 1955 À Strasbourg, vingt États européens, dont la Suisse, fondent la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC).
- 1<sup>er</sup> déc. 1959 L'Office fédéral de l'air délivre le premier certificat de type pour un nouveau type d'avion, en l'occurrence le Pilatus PC-6 Porter. Le PC-6 sera bientôt suivi d'une version Turbo Porter et sera fabriqué sur une période de soixante ans à 600 exemplaires, également sous licence aux États-Unis.



Images: Bibliothèque ETH Zurich, archives photographiques

**Arnold Isler, le premier directeur de l'Office fédéral de l'air.**



**Le premier Douglas DC-6B HB-IBA de Swissair en approche de l'aéroport Zurich-Kloten.**



**Pilatus PC-6 Porter.**

- 1<sup>er</sup> avril 1960 À la faveur d'une modification de la loi sur l'aviation, le Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation (BEAA) et la Commission fédérale d'enquête sur les accidents d'aviation voient le jour.
- 21 mai 1960 La Caravelle est le premier avion à réaction exploité par Swissair pour le transport de passagers. Peu après, la compagnie ouvre la ligne Zurich–New York assurée par un DC-8. Les inspecteurs techniques sont alors contraints de se former sur les nouveaux avions à réaction.
- 1963 L'Office de l'air prend ses quartiers dans un nouveau bâtiment situé à l'Inselgasse 1 à Berne. Auparavant, le personnel de l'office était réparti dans plusieurs bureaux en ville de Berne.
- 19 juin 1970 L'Office fédéral de l'air fête ses 50 ans en public.
- 1<sup>er</sup> nov. 1972 Un couvre-feu nocturne est instauré aux aéroports de Genève et de Zurich.
- 1<sup>er</sup> juin 1979 L'office est rebaptisé Office fédéral de l'aviation civile (OFAC).
- 4 juillet 1984 Arrêté du Conseil fédéral interdisant les vols des ultralégers motorisés (ULM).
- 11 sept. 1990 L'autorité aéronautique suisse et 14 autorités aéronautiques de pays occidentaux fondent la Joint Aviation Authorities (JAA). La JAA édicte des normes relatives à la certification, à l'exploitation et à l'entretien des aéronefs afin de maintenir la sécurité aérienne à un niveau élevé.
- Août 1993 L'OFAC emménage dans un immeuble classé datant de 1912 situé à la Maulbeerstrasse 9, Berne. L'OFAC



Image: Pilatus Aircraft

adopte une nouvelle identité visuelle et un nouveau logo composé de quatre plans en lévitation.

- 30 mars 1994 Le Pilatus PC-12 est certifié par l'OFAC. À ce jour, plus de 1700 exemplaires ont été construits, toutes versions confondues. Il s'agit de l'avion d'affaires monomoteur à turbopropulsion le plus vendu de sa catégorie au monde.
- 25 août 1995 L'OFAC fête son 75<sup>e</sup> anniversaire sur l'aéroport de Bern-Belp.
- 30 juin 1997 L'École suisse d'aviation de transport (ESAT) ferme définitivement ses portes à la suite de la résiliation



Image: Bibliothèque ETH Zurich, archives photographiques

- le 31 décembre 1996 du contrat liant la Confédération et Swissair au sujet de l'exploitation de l'ESAT.
- 11 juin 1998 Inauguration de la Base fédérale de Bern-Belp qui abrite les avions de l'OFAC et des Forces aériennes. Sa construction a coûté 18 millions de francs.
- 26 juin 1998 L'art. 103 qui attribuait à Swissair le monopole de l'exploitation des lignes d'intérêt général est abrogé.
- 3 sept. 1998 Un appareil MD-11 de Swissair s'écrase à Halifax faisant 229 morts. Il s'agit de la pire catastrophe aérienne de l'histoire de l'aviation civile suisse.
- 18 oct. 2000 Le Conseil fédéral adopte la partie conceptuelle du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) qui énonce des objectifs et exigences généraux pour l'aviation civile suisse.
- 1<sup>er</sup> janvier 2001 Avec l'achèvement du projet de réorganisation Swing, l'OFAC se dote d'une structure orientée processus comprenant quatre centres de compétences. Cet



Image: Bibliothèque ETH Zurich, archives photographiques

organigramme sera remplacé quatre ans plus tard par l'organigramme actuel.

- Avril 2001 À Berlin, le conseiller fédéral Leuenberger et le ministre allemand des Transports Bodewig conviennent des grandes lignes du futur accord entre les deux pays relatif à l'aéroport de Zurich. L'accord sera signé en octobre de la même année mais échouera devant le Conseil national en 2002 et devant les Conseil des États (non-entrée en matière) en mars 2003.
- 2 octobre 2001 La faillite de Swissair est considérée à l'époque comme la pire crise qu'ait traversée l'aviation civile suisse. L'OFAC met sur pied sa propre cellule de crise et est

Image: Flughafen Zürich



- 1<sup>er</sup> juin 2002

représentée au sein d'autres groupes de travail de la Confédération et de l'industrie.

L'accord bilatéral sur le transport aérien avec l'UE entre en vigueur avec six autres accords sectoriels. En vertu de cet accord, la Suisse reprend l'acquis communautaire relatif à l'aviation et ouvre les portes du marché européen libéralisé à l'industrie suisse.
- 30 juin 2003

L'institut spécialisé néerlandais NLR rend son étude sur l'OFAC après que plusieurs accidents graves eurent endeuillé l'aviation civile suisses les années précédentes. Cette étude est le point de départ d'une réorganisation en profondeur de l'office qui voit simultanément ses effectifs augmenter.
- 10 déc. 2004

Le Conseil fédéral publie le Rapport 2004 sur la politique aéronautique de la Suisse qui dresse un état des lieux de l'aviation civile du pays. Le précédent rapport de ce genre remontait à cinquante ans.
- 1<sup>er</sup> juillet 2005

Vol inaugural du premier avion Ecolight à Bleienbach.
- Octobre 2005

L'OFAC et avec lui plusieurs autres offices du DETEC emménagent dans des locaux flambant neufs à Ittigen.
- 1<sup>er</sup> déc. 2006

La Suisse adhère à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) créée trois ans plus tôt. L'EASA reprend les tâches de la Joint Aviation Authority (JAA).
- 29 nov. 2009

Avec 65 % de oui, le peuple approuve la modification de l'art. 86 (aujourd'hui art. 87) de la Constitution fédérale qui attribue le produit de l'imposition des carburants d'aviation à l'aviation.



Image: Archive «AeroReview»

- 16 avril 2010

L'éruption du volcan islandais Eyjafjallajökull entraîne la fermeture de l'espace aérien suisse pendant quatre jours.
- 4 sept. 2012

La conseillère fédérale Doris Leuthard et le ministre allemand des Transports Peter Ramsauer signent un nouvel accord au terme de plusieurs années de confrontation sur la question du bruit généré par l'aéroport de Zurich. Cet accord n'a toujours pas été ratifié par l'Allemagne.
- 15 juillet 2015

Après les avions Ecolight, admis de longue date dans le ciel suisse, c'est au tour des ultralégers électriques d'être autorisés en Suisse. Ce type d'appareil est également soumis à l'obligation d'atterrir ou de décoller sur un aérodrome.
- 24 février 2016

Le Conseil fédéral soumet au Parlement le Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse (Lupo 2016).
- 4 nov. 2016

À l'occasion d'un congrès organisé par Economiesuisse, on apprend que l'OFAC a été chargé de «la refonte de l'espace aérien suisse et de son infrastructure» (projet AVISTRAT).
- 4 août 2018

Un Ju 52 de la compagnie Ju-Air s'écrase. Bilan: 20 morts. Il s'agit du plus grave accident de l'aviation civile suisse depuis l'accident d'un Jumbolino de Crossair survenu à Bassersdorf fin 2001. L'accident a entraîné la révision de la sécurité des gros avions historiques.
- Avril 2020

La pandémie de Covid 19 entraîne un arrêt généralisé en grande partie de toute l'industrie aéronautique. Les grandes compagnies aériennes, mais aussi les entreprises liées aux compagnies aériennes, sont dépendantes des aides d'État. Le trafic aérien dans les aéroports nationaux est pratiquement interrompu.



Image: Flughafen Zürich