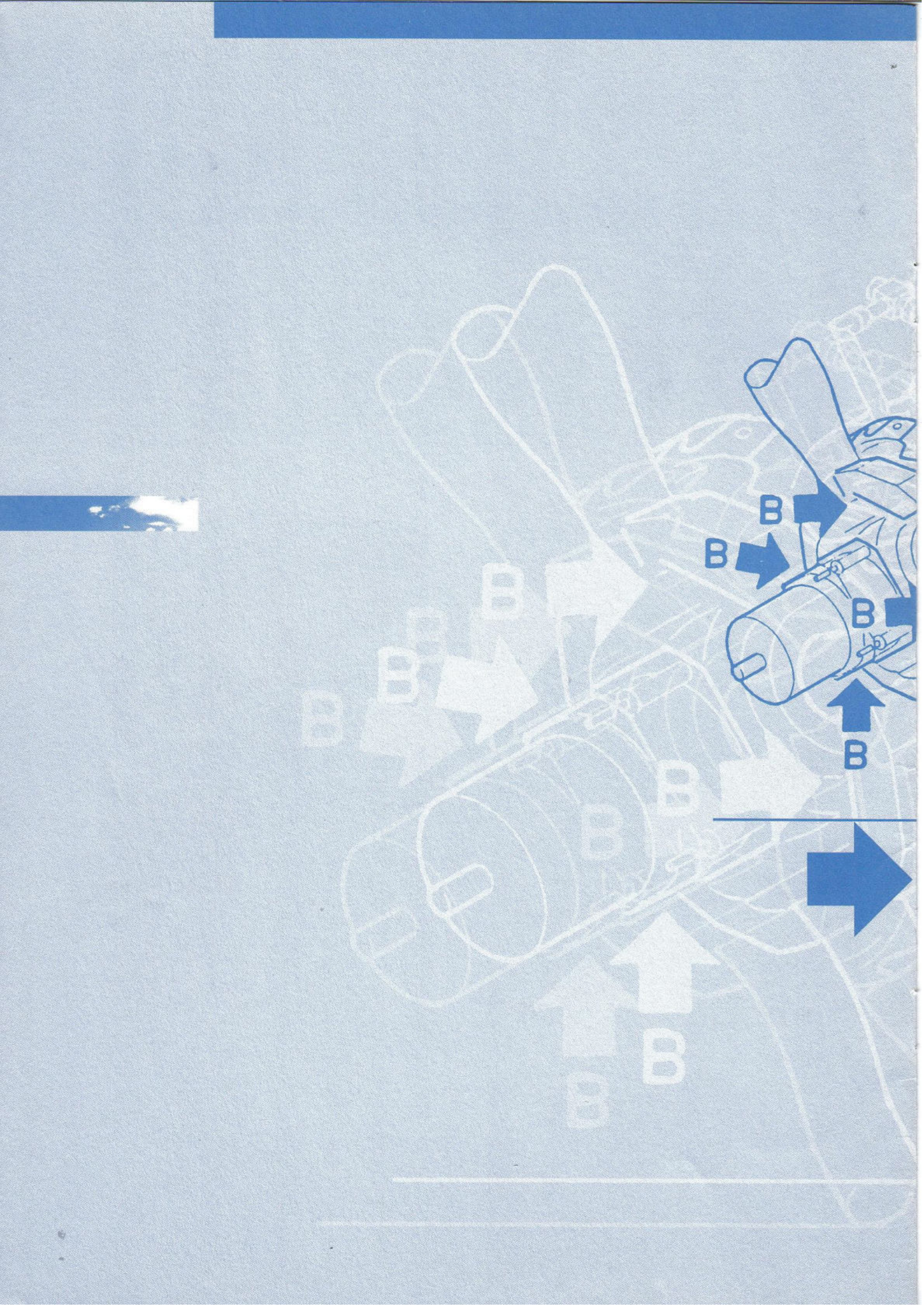




L'aviation  
civile suisse  
2000



Office fédéral  
de l'aviation  
civile



## **Sommaire**

Editorial	4
Le «nouvel» OFAC	5
Services administratifs en mutation	12
L'OFAC en l'an 2000	16
Faits et chiffres	18

## **Impressum**

Editeur:  
Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)  
Maulbeerstrasse 9, CH-3003 Berne



Réalisation graphique: Roland Hirter, graphiste, 3012 Berne  
Des dessins techniques tirés du manuel d'entretien de l'avion  
Pilatus PC-12 ont servi de base aux illustrations de ce rap-  
port. Nous remercions les usines Pilatus de Stans d'avoir mis  
ces documents à notre disposition.  
Photos: Iris Krebs, 3013 Berne (p. 4)

Renseignements:  
Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)  
Section Transport aérien et statistique  
Tél. 031 325 91 75, Fax 031 325 80 59  
Diffusion: Office central fédéral des imprimés et du matériel  
OFCIM, 3003 Bern  
ISSN: 1423-9795



«La seule constante est le changement». L'exactitude du dicton apparaît clairement lorsqu'on observe la rapidité croissante des adaptations et réorganisations successives. Plus encore: ce sont deux ou trois transformations et davantage qui veulent parfois être réalisées en même temps. Ou pour prendre une autre image: aujourd'hui, au lieu de procéder pas à pas, on rénove d'un seul coup la cuisine, la cave et le galetas.

Or la recherche acharnée du renouvellement répond à une obligation, même et surtout pour un service administratif. Car si l'industrie suisse du transport aérien doit impérativement s'affirmer dans un contexte économique en mutation accélérée, les

conditions cadres qui lui sont faites par l'Etat ont leur rôle à jouer dans ce processus. A des nécessités entièrement nouvelles, l'Etat ne peut plus réagir dans le style des années 1970. Notre office est particulièrement bien placé pour observer cette évolution, car l'aviation a toujours été un baromètre conjoncturel révélateur. Les exigences auxquelles nous devons faire face à l'OFAC ayant augmenté, nous avons identifié les changements nécessaires et pris les mesures qui s'imposaient. Ainsi le projet de réorganisation Swing a été mené à chef pour la fin de l'an 2000.

Les deux grands objectifs en étaient clairs d'emblée: nous voulions concevoir une organisation axée sur un service optimal à la clientèle et donner à l'office la structure requise pour cela; simultanément, nos collaborateurs devaient bénéficier de la sécurité de l'emploi, tout en ayant la possibilité de changer de fonction au sein de l'office. Je crois pouvoir dire que l'un et l'autre défi a été relevé de manière satisfaisante, même si la mise en oeuvre du projet requiert encore des réglages fins ici et là. Mais incontestablement, le nouvel OFAC possède la capacité de s'adapter plus rapidement et mieux aux changements à venir.

Ainsi le présent rapport annuel n'est pas un simple rappel de nos activités au cours de l'année écoulée. Pour nos aimables lecteurs et lectrices, il constitue une carte de visite qui leur facilitera l'orientation dans un OFAC réorganisé. Si vous deviez être confrontés à des erreurs ou à des défaillances, n'hésitez pas à nous en parler; car nous voulons tout faire pour vous servir encore plus rapidement et mieux à l'avenir.

André Auer  
Directeur de l'Office de l'aviation civile.

## Efficacité accrue grâce à Le «nouvel» OFAC des structures axées sur les processus

**Au début de 2001, l'Office fédéral de l'aviation civile s'est doté d'une nouvelle structure. Achevé au cours de la période sous revue au terme de plus de 2 années de travaux, le projet Swing avait pour but d'accroître l'efficacité et l'efficience de l'office, une mesure indispensable vu l'augmentation énorme du volume de travail, pour un personnel à peine plus nombreux que par le passé.**

Ce qui s'est imposé à l'OFAC vaut pour l'administration fédérale tout entière: les ressources en personnel autorisées par le Parlement suffisent de moins en moins à assumer les tâches à accomplir. A l'OFAC, le hiatus se faisait sentir depuis des années, de plus en plus grave à mesure que se précisait la croissance explosive de l'aviation civile. La comparaison à long terme (cf. tableau) montre bien que pour un nombre donné de travaux plus ou moins inchangés, on dispose aujourd'hui de nettement moins de personnel.

### D'importantes mutations

Depuis le milieu des années 1990, la réforme du gouvernement et de l'administration a amené différents services administratifs à conduire des projets de réorganisation ayant une seule et même orientation: s'inspirant du modèle des quatre cercles, des régies surtout comme l'ancienne entreprise des PTT se sont «détachées» de l'administration centrale, tandis que d'autres services fédéraux tels que l'Office fédéral de la communication (OFCOM) ou l'Office fédéral de topographie (S+T) sont devenus des organisations conduites par les départements, avec mandat de prestations et budget global (cf. figure).

Par ailleurs, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), dont l'OFAC fait partie, a posé les premiers jalons en vue de la création d'un institut de la sécurité technique (IST), une future agence qui devrait assumer dès 2004, sur mandat départemental, les activités de contrôle dans le domaine de la sécurité technique.

Dans ces conditions, l'orientation à donner au projet Swing était claire: l'avenir étant à la séparation des tâches proprement techniques et des fonctions de souveraineté, le noyau de l'OFAC devait évidemment rester intégré dans l'administration. Mais la direction de l'office a tenu à préparer au changement dans les meilleures conditions les unités destinées, selon toute vraisemblance, à passer à l'IST. On s'est donc appliqué à faire de l'OFAC un organisme axé sur les processus, dont les déroulements devaient impliquer le moins d'interfaces possible. Parallèlement, on a aplati l'organigramme et institué des équipes de processus dont l'activité sera entièrement dévolue au service de la clientèle. Le recours aux instruments les plus modernes d'économie d'entreprise est venu appuyer la réorganisation.

La direction s'était imposé une contrainte: même avec la réorganisation, tous les collaborateurs devaient pouvoir continuer d'être occupés à l'OFAC, au besoin avec un cahier des charges quelque peu modifié. Pour nombre d'entre eux, c'était une occasion de réorienter leur activité au sein de l'office. Beaucoup ont saisi leur chance et l'objectif a été pleinement atteint.

### Trois domaines principaux

Les unités organisationnelles du nouvel OFAC relèvent de trois catégories: les affaires opérationnelles sont assumées par sept équipes de processus, déterminées à traduire dans la réalité la notion de «gestion intégrale» des produits, au service du client. Pour une demande spécifique, les clients et partenaires de l'OFAC n'auront plus affaire qu'à un seul interlocuteur, capable de les conseiller sur tous les aspects de leur demande, et d'y répondre.

Deuxièmement, les centres de compétence sont là en quelque sorte pour étayer les processus. Leurs collaborateurs sont généralement associés aux processus, auxquels ils apportent le savoir-faire spécifique de leur centre de compétence dans l'élaboration du produit. En lui-même, le centre ne dégage ni produit ni service; il travaille à affiner les produits des équipes de processus.

Troisièmement, la direction de l'office et les unités d'appui assument les tâches transversales et veillent au bon fonctionnement de l'ensemble.

L'un des grands objectifs de la réorganisation était de simplifier la hiérarchie, ce qui a été fait. Le management de l'office se limite désormais à deux échelons. La direction, nouvellement formée, applique la stratégie; elle se compose d'un directeur (conduite de l'office), de son suppléant (gestion des processus) et d'un sous-directeur (centres de compétences et «support»). Les responsables de processus et des centres de compétences mènent les affaires opérationnelles; avec le chef d'état-major et le responsable «support», ils forment le comité de planification de l'office. Tous les deux mois environ, le comité se réunit avec la direction et traduit les objectifs stratégiques dans la planification pluriannuelle et annuelle.

La nouvelle organisation de l'OFAC est effective depuis janvier 2001.

Les pages qui suivent présentent les unités organisationnelles de l'Office fédéral de l'aviation civile, avec leurs compétences et les personnes responsables.

### Direction

Sont subordonnés au directeur de l'office, outre les deux autres membres de la direction, le secrétaire de direction, le chef d'état-major, le délégué aux accords sur le trafic aérien ainsi que deux collaborateurs affectés à des tâches spéciales. M. André Auer (031 325 99 00) est directeur de l'OFAC depuis 1993. Son remplaçant, M. Urs Adam (031 325 98 29), chef processus, dirige les affaires opérationnelles, tandis que M. Marcel Zuckschwerdt (031 325 09 14) est responsable des centres de compétence et du domaine Ressources et logistique.

### Etat-major

L'état-major de direction de l'office s'occupe de la planification et de la coordination des travaux ainsi que de la communication (rapports avec les médias, internet) et de la statistique. Il est dirigé par M. Hans U. Aebersold (031 325 80 57).

### Ressources et logistique

L'unité des ressources et de la logistique (direction: M. Kaspar Müller, 031 325 90 83) réunit les quatre domaines des finances, du personnel, de l'informatique (coordination et projets) et de la logistique (service postal, administration du matériel, gestion du bâtiment). Depuis le milieu de l'an 2000, le dépannage informatique n'est plus assuré par un service interne de l'office, mais par des unités spécialisées, concentrées au département.

### Planification de l'infrastructure

Dirigé par M. René Aebersold (031 325 98 41), ce processus gère le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), c'est-à-dire un instrument fondamental pour planifier le développement des équipements aéronautiques du pays. Au titre des instruments de planification, on mentionnera aussi le plan de radionavigation et la planification des fréquences radio, ainsi que la gestion de l'espace aérien. En outre, IP répond des réglementations régissant la circulation aérienne et à ce titre, il supervise l'activité de Skyguide, le calcul des redevances de navigation et les informations aéronautiques concernant la sécurité.

### Installations aéronautiques

Réglementation et surveillance de l'exploitation des aéroports, champs d'aviation et héliports relèvent de ce processus (direction: M. Roger Ritz, 031 325 80 60), ainsi que la co-utilisation d'aérodromes militaires. L'activité couvre toutes les procédures d'octroi des concessions, d'élaboration ou d'adoption des règlements d'exploitation ainsi que d'approbation des plans de projets de construction. S'y ajoute le suivi des questions de sécurité (autorisations dérogatoires, manifestations telles que meetings aériens) ainsi que la gestion des obstacles au trafic aérien.

### Formation aéronautique et licences

Dirigé par M. Ueli Herren (031 325 80 53), ce processus assume tout le spectre de la formation et du perfectionnement des pilotes. Au cours de l'année sous revue, il s'est occupé surtout de l'introduction des nouvelles réglementations JAR-FCL (FCL: Flight Crew Licencing). Parallèlement, le «modèle suisse» de formation des pilotes est maintenu, notamment en raison de certaines «spécialités» helvétiques telles que le pilotage d'hélicoptère en montagne. Ce processus définit les standards de toute la formation aéronautique, il assume le choix, la formation et la désignation des responsables ainsi que la certification des équipements de formation et des installations d'entraînement (simulateurs). Ces activités trouvent leur prolongement dans la gestion des examens, des licences et des qualifications du personnel de vol et des contrôleurs aériens. Enfin, l'inspection des hélicoptères fait partie de ce processus également.

### Entreprises de transport aérien

L'équipe de M. Daniel Ruhier (031 325 91 42) est responsable de la certification des entreprises de transport aérien et de leur surveillance lors de l'exploitation. Cela englobe également la surveillance opérationnelle du matériel de vol et les «SAFA Ramp Checks», consistant à soumettre à un contrôle l'un ou l'autre, au hasard, des appareils et des équipages se présentant sur un aéroport suisse. Un vaste champ d'activité aussi est celui des 130 accords bilatéraux de trafic aérien que la Suisse a passés avec d'autres Etats et qu'elle adapte continuellement aux circonstances. Enfin, troisième volet, les mesures de sûreté: le processus évalue et approuve les mesures prises par les entreprises de transport aérien et les expéditeurs ainsi que dans le domaine du transport de marchandises dangereuses.

### Entreprises aérotechniques

Notre pays abrite une centaine d'entreprises occupées à l'entretien d'avions et certifiées conformément à la norme européenne JAR-145. Dirigé par Mme Elisabeth Stocker (031 324 92 54), le processus assume la certification de ces entreprises et leur audition périodique. Il fait de même pour les entreprises de production et de formation (certification selon OECA/JAR-21 et JAR-147, respectivement) et pour le personnel d'entretien, qui doit satisfaire soit à la norme européenne JAR-66, soit aux critères suisses fixés dans l'ordonnance sur le personnel préposé à l'entretien des aéronefs (OPEA).

### Certification de type

Avant d'être mis sur le marché, les nouveaux éléments d'avions et avions entiers ont à subir un long programme de certification. Dirigé par M. Philippe Voisard (031 325 97 31), le processus s'appuie sur l'important système de règlements des «Joint Aviation Authorities» (JAA), qui fixe d'une part les processus de certification et d'audit des entreprises productrices, et d'autre part, la certification des appareils elle-même. C'est dans ce contexte que se situe aussi la publication des consignes de navigabilité de l'OFAC et d'autres autorités aériennes qui recommandent ou prescrivent toutes sortes de mesures propres à maintenir le fonctionnement sûr des appareils. Enfin ce même processus est chargé de certifier les avions de catégories spéciales, tels que les appareils historiques ou les aéronefs-amateurs.

### Navigabilité et registre matricule

Ce processus dirigé par M. Samuel Wenger (031 325 91 09) représente en quelque sorte le «service des automobiles» du transport aérien: il contrôle l'aptitude au vol des appareils privés, ce que l'on appelle la navigabilité («Airworthiness»). C'est la condition mise à l'inscription de l'appareil au registre matricule suisse des avions. Le processus fait passer les examens de vol et veille en outre à ce que le spectre des communications techniques (commentaires et informations sur les normes techniques au sens le plus large) publiées par l'OFAC parvienne à la connaissance tant des propriétaires et des exploitants de ces appareils que des entreprises d'entretien.

### Affaires internationales

L'harmonisation internationale des standards et prescriptions est une préoccupation presque aussi ancienne que l'aviation civile elle-même. Pour l'industrie aéronautique d'un petit pays, de surcroît non membre de l'Union européenne, l'engagement actif de l'autorité nationale de surveillance revêt une importance primordiale. L'accent est mis sur la participation au sein de l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI), de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), des Joint Aviation Authorities (JAA) et d'Eurocontrol. Sous la direction de M. Urs Haldimann (031 325 91 76), le centre de compétences coordonne les activités de l'office dans ces institutions, parmi d'autres, et assiste la direction dans les choix stratégiques. Il veille également à l'application, en Suisse, des dispositions internationales et enfin, il est en charge du programme national de sûreté de l'aviation.

### Environnement

Les problèmes d'environnement prennent de plus en plus d'importance dans le développement de l'aviation. L'OFAC comprend depuis le début des années 1970 une unité organisationnelle s'occupant des questions d'écologie. Le centre de compétences dirigé par M. Werner Bula, 031 325 91 10, établit les fondements des modèles de calcul, méthodes de mesure et autres normes, et il en assure continuellement la conformité au niveau de la science. Il veille par ailleurs à ce que l'élaboration des produits de l'OFAC se situe dans la ligne stratégique du Conseil fédéral pour le développement durable.

### Droit

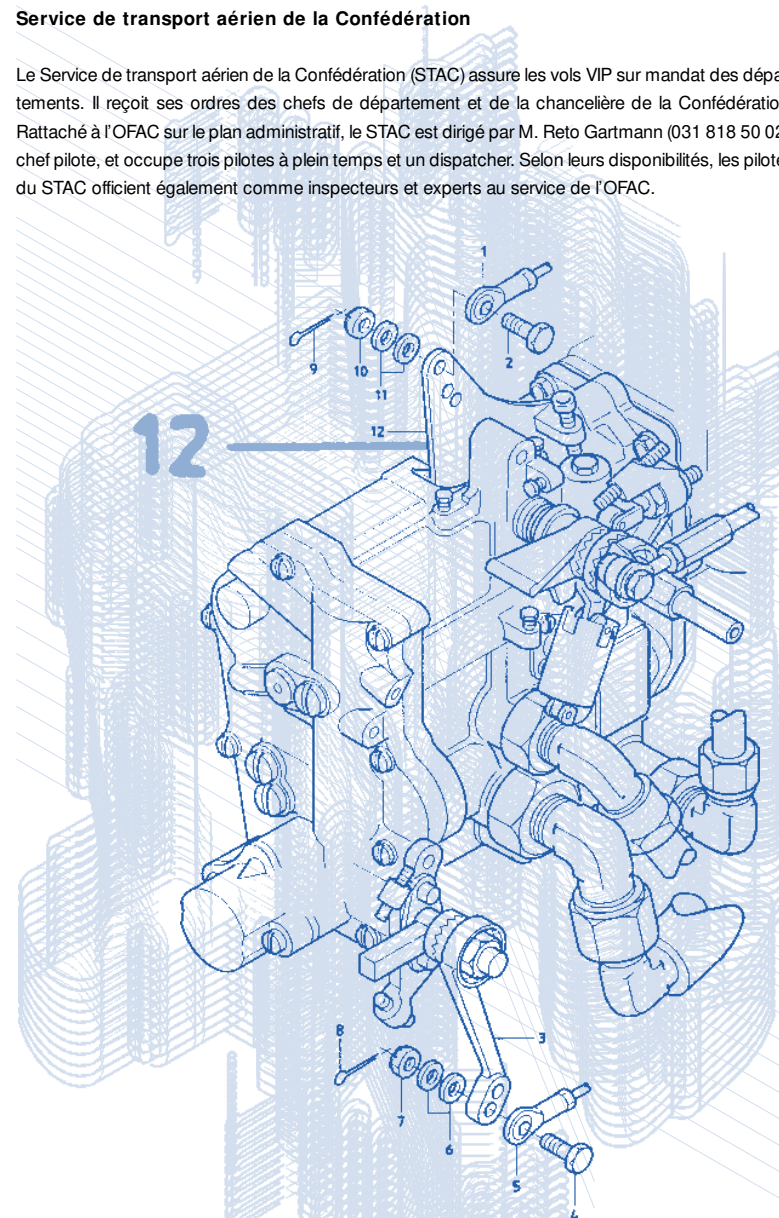
Le centre de compétences dirigé par M. Peter Krüger (031 325 90 92) veille à assurer l'unité de doctrine et l'application cohérente de toutes les dispositions du droit aérien dans les affaires touchant l'office. Il mène en outre les procédures pénales et administratives relevant de la compétence de l'OFAC. Enfin il lui incombe de gérer le registre des aéronefs, une sorte de manuel des avions de transport suisses.

### Aviation

Le centre de compétences Aviation (direction: M. Jean-Rodolphe Willi, 031 325 91 84) assure les capacités de pilotage nécessaires à l'accomplissement des tâches de l'office et l'organisation du service de vol de l'OFAC. Ses attributions comprennent aussi le service aéro-médical, la coordination de l'office avec le bureau d'enquête sur les accidents d'aviation, la surveillance de l'Instruction aéronautique préparatoire (IAP) ainsi que le Service de recherches et de sauvetage («Search and Rescue» SAR).

### Service de transport aérien de la Confédération

Le Service de transport aérien de la Confédération (STAC) assure les vols VIP sur mandat des départements. Il reçoit ses ordres des chefs de département et de la chancellerie de la Confédération. Rattaché à l'OFAC sur le plan administratif, le STAC est dirigé par M. Reto Gartmann (031 818 50 02), chef pilote, et occupe trois pilotes à plein temps et un dispatcher. Selon leurs disponibilités, les pilotes du STAC officient également comme inspecteurs et experts au service de l'OFAC.



**La réorganisation de l'Office fédéral de l'aviation civile n'est pas un phénomène isolé dans l'administration fédérale: ces dernières années, la réforme du gouvernement et de l'administration a conduit différents services fédéraux à moderniser leur méthodes et leurs structures pour faire face à des exigences nouvelles. L'article ci-après, que nous reproduisons avec l'aimable autorisation de l'Office fédéral du personnel, donne une idée des tenants et aboutissants de ce qui est une véritable mutation.**

Force est de constater que la multitude des nouvelles tendances sociales, économiques ou politiques, auxquelles l'administration fédérale est confrontée de nos jours, ont tout de même un point commun: le laps de temps toujours plus court qui s'écoule entre leur apparition et leur déclin. Les technologies et les produits sont en perpétuel développement; les réglementations et l'adéquation entre l'offre et la demande doivent sans cesse être réajustées. Il semble que plus rien ne soit immuable. L'époque où il suffisait de procéder à une seule remise en question pour résoudre une fois pour toutes les problèmes qui surviennent est bel et bien révolue.

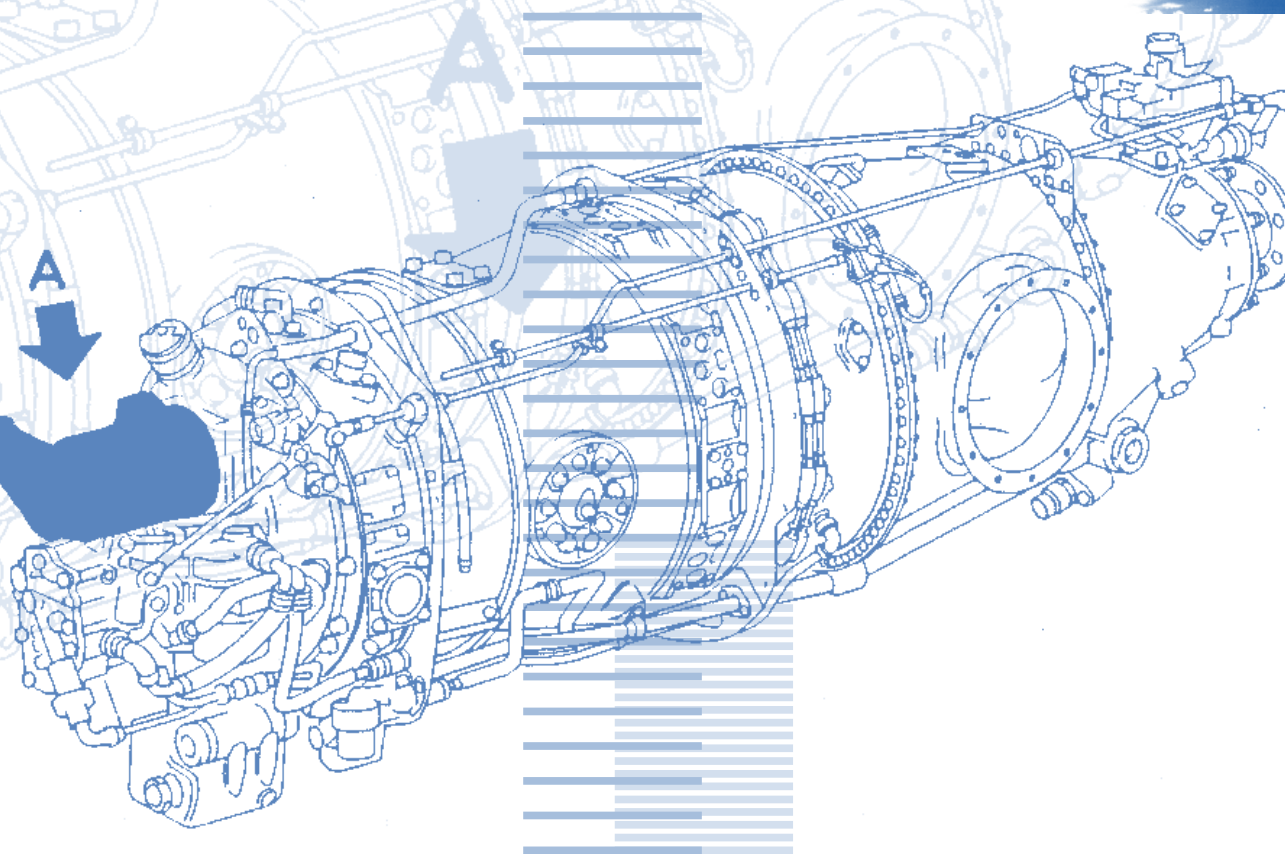
Dans ces conditions, il est évident que le rapport des citoyens à l'Etat évolue également. Ceux-ci attendent de l'administration qu'elle soit efficace et leur fournisse, en tenant compte des coûts, des prestations correspondant à leurs besoins. Les contribuables veulent (et doivent) être considérés comme des clients.

#### **Analyse de la situation et...**

La rapidité avec laquelle le monde évolue, la diminution des ressources financières et le manque de personnel exercent actuellement une forte pression sur les services administratifs de la Confédération. Cette situation soulève des questions essentielles auxquelles il s'agit de répondre car elles touchent à l'avenir de ces services. Avant de pouvoir réorienter les activités d'un service, il faut en premier lieu se demander:

- si les problèmes survenant à l'extérieur ou à l'intérieur d'un service peuvent être identifiés et résolus à temps;
- si les changements qui s'avèrent nécessaires sont perçus à temps et dans quelle mesure ils peuvent être effectués au sein du service – peut-être la question la plus délicate compte tenu du rythme de l'évolution à laquelle nous assistons;
- s'il est possible de convaincre assez rapidement les collaboratrices et les collaborateurs du bienfondé des changements;
- si, à tous les niveaux, les conditions de travail permettent aux collaboratrices et aux collaborateurs de développer leurs capacités et leur personnalité – une question d'importance capitale si l'on veut disposer d'une main d'oeuvre qualifiée.

- s'il est possible de remplacer la manière de penser et d'agir en termes de hiérarchie par la capacité à raisonner en termes de processus et, plus encore, à mettre en oeuvre ces processus.
- L'expérience a montré que les stratégies de changement basées sur le court terme et les mesures isolées ne donnent souvent pas les résultats escomptés. Cette manière de procéder ne tient en effet pas suffisamment compte de la complexité des projets et de l'environnement dans lequel ils doivent être mis en oeuvre. La plupart des réformes menées actuellement au sein de l'administration fédérale portent sur plusieurs aspects à la fois, à savoir la nouvelle orientation des tâches incombant à l'organisation concernée, l'amélioration et le développement des structures existantes et des méthodes de travail, l'esprit de collaboration ainsi que l'ambiance de travail. Cela présuppose une maîtrise des processus qui va bien au-delà des compétences nécessaires à la direction d'un projet. Il n'existe pas de recette toute faite pour permettre à un service administratif de réorienter ses activités avec succès. Un tel projet suscite invariablement des incertitudes, voire des craintes au sein du personnel qui,





parfois, s'oppose aux changements qu'il entraîne. Une réorientation réussie tient compte des aspects organisationnels (structure, processus, stratégie) comme des aspects humains, c'est-à-dire des collaboratrices et des collaborateurs. Une réforme ne peut réussir que si le changement est perçu comme un élément qu'il convient de s'approprier au terme d'un processus d'apprentissage.

De plus, il faut que les cadres et leurs collaborateurs puissent travailler dans un environnement qui leur permette de chercher des solutions nouvelles et inédites. Cela présuppose une culture d'organisation et de gestion vivante, axée sur le travail en équipe, qui soit motivante pour les collaboratrices et les collaborateurs à tous les niveaux hiérarchiques.

### ...efforts a fournir pour dynamiser un service administratif

La réorientation des activités d'un service administratif est un processus complexe. Mener à bien un tel projet ne va pas sans l'adoption de stratégies tant au niveau du développement du personnel que de l'organisation. Sont également décisifs les éléments tels que la communication ainsi que le soutien par le biais de la formation et des conseils de professionnels. En effet, une réorientation qui a pour but d'améliorer les points faibles de la gestion traditionnelle de l'administration, à savoir le sens du service à la clientèle, la transparence des coûts, l'efficacité et la gestion basée sur les prestations, exige d'énormes efforts de la part du service concerné. Il s'agit pour lui:

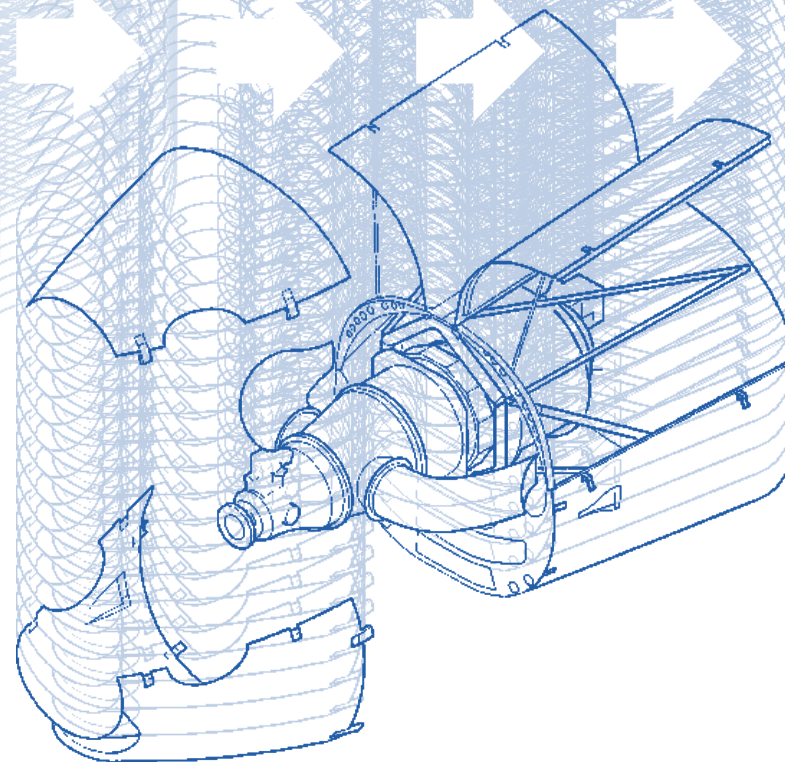
- de repenser voire de formuler pour la première fois sa façon d'organiser ses activités en tenant compte de son évolution et de son développement à long terme;
- de fixer des objectifs à long terme et d'adopter des stratégies lui permettant d'atteindre ceux-ci;
- de procéder à une analyse objective de ses tâches actuelles en se concentrant sur ses compétences-clés;
- de définir des produits (prestations) et la clientèle (bénéficiaires de prestations) à laquelle ils sont destinés;
- d'adopter une gestion par objectifs en gardant une vue d'ensemble sur les prestations, coûts et résultats mesurables;
- de rendre le déroulement des opérations efficace en se basant sur l'idée de processus et d'adapter l'organisation de la gestion et du travail en conséquence;
- de mettre en place des instruments de gestion, comme par exemple le «controlling», pour garder une vue d'ensemble, à tous les niveaux de gestion, des processus destinés à fournir des prestations;
- d'adopter une stratégie du personnel adaptée aux nouvelles conditions qui permette de résoudre les problèmes survenant lors de la mise en oeuvre du projet et qui, de plus, soit propice à l'évolution des mentalités (se traduisant par l'abandon du comportement bureaucratique au profit d'une attitude déterminée par les résultats et par l'esprit d'entreprise).

### Les quatre clés du succès

Chaque service administratif a ses propres caractéristiques. Il n'y a donc pas de solution miracle pour réussir une réorientation. Cependant, les expériences qui ont été menées à ce jour ont permis de faire

ressortir les quatre éléments qui contribuent au succès d'un tel projet:

- premier élément: Il faut que les principes de gestion inscrits dans la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA) soient connus et appliqués dans les projet de réforme destinés à faire passer des services administratifs à la «gestion par mandat de prestations et enveloppe budgétaire» (GMEB).
- deuxième élément: le développement et la mise en pratique d'une stratégie. Il faut posséder le savoir-faire nécessaire à l'élaboration et à l'application de stratégies axées sur les objectifs. Celles-ci doivent tenir compte des différentes possibilités de développement car une réorientation est toujours synonyme de grands changements.
- troisième élément: la gestion axée sur les prestations et les résultats. Pour pratiquer ce type de gestion, il faut définir clairement les objectifs à atteindre, réfléchir et agir à tous les niveaux dans un esprit d'entreprise ainsi que garder une vue d'ensemble des coûts.
- quatrième élément: la gestion du changement. Au cours des réformes qui ont lieu dans leur domaine d'activité, les cadres dirigeants doivent servir de modèles et assurer dès le départ le déroulement des opérations en fonction des objectifs fixés. En d'autres termes, ils doivent être capables d'apprendre à gérer professionnellement des processus de grande envergure.



**Janvier**

L'année a débuté avec le tragique accident d'un appareil Crossair, tombé dans un champ près de Niederhalsli peu après le décollage de Zurich-Kloten. Cet accident a coûté la vie aux dix passagers et membres d'équipage.

La réunion des ministres des transports CEAC à Bruxelles a eu lieu sous la direction du Conseiller fédéral Moritz Leuenberger. Elle était consacrée aux questions de contrôle de la circulation aérienne.

Négociations du traité d'Etat avec l'Allemagne au sujet de l'accord sur l'utilisation de l'espace aérien de l'Allemagne du sud: 4e ronde.

**Février**

Négociations sur le trafic aérien avec l'Ethiopie, le Sri Lanka et la Namibie.

Audition et octroi de l'approbation FTO (Flying Training Organisation) selon JAR-FCL pour Swissair Aviation School, Crossair Training Center et Horizon Swiss Flight Academy.

**Mars**

Octroi de l'autorisation de procéder à des vols avec Ecolight-Aircraft lors d'une journée du groupe parlementaire Aviation sur l'aérodrome de Berne-Belp.

Qualification du premier «Flight and Navigation Procedure Trainer» selon les prescriptions JAR (STD 3A) en Suisse.

**Avril**

Négociations du traité d'Etat avec l'Allemagne au sujet de l'accord sur l'utilisation de l'espace aé-

rien de l'Allemagne du sud: 5e ronde.

Inscription du premier Embraer-145 de Crossair au registre matricule suisse (HB JAC).

Réception du premier Boeing 757 de Balair à Düsseldorf.

Négociations sur le trafic aérien avec le Pakistan.

**Mai**

Inspection SAFA («Safety Assessment of Foreign Aircraft») sur le tarmac de Genève: un avion-cargo US de type Boeing 727 est retenu pour cause d'insuffisances techniques et opérationnelles.

Négociations du traité d'Etat avec l'Allemagne au sujet de l'accord sur l'utilisation de l'espace aérien de l'Allemagne du sud: 6e ronde.

Approbation du plan temporaire d'utilisation Zurich-Dübendorf (fermeture passagère de la piste 28 de Zurich pour travaux).

Le registre matricule suisse des avions est pour la première fois accessible sur le site de l'OFAC et sera désormais actualisé chaque mois ([www.aviation.admin.ch](http://www.aviation.admin.ch)).

**Juin**

Lors de la 24e assemblée plénière de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), le chef de l'autorité de l'aviation civile italienne, M. Alfredo Roma, est élu à la présidence de l'organisation, succédant ainsi au directeur de l'OFAC, M. André Auer. Celui-ci devient premier président d'honneur de la CEAC. Par ailleurs, celle-ci adopte une recommandation sur le prélèvement de redevances d'aéroport calculées en fonction du bruit.

La Commission fédérale de l'aviation s'occupe du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), de la réglementation des vols de nuit et des négociations sur le traité d'Etat entre la Suisse et l'Allemagne.

Visite du JAA-CST («Certification Standardization Team») des «Joint Aviation authorities») en vue de la reconnaissance de l'OFAC au titre de PCS («Primary Certification Authority»).

**Juillet**

Réunion du Comité national de sûreté de l'aviation avec pour thèmes principaux l'achèvement du programme national de sûreté, l'introduction du contrôle intégral des bagages, la création d'un pool d'auditeurs de la sûreté et les contrôles de sûreté des membres d'équipage.

**Août**

Audition de Balair CTA et de Private Air, désireuses d'être autorisées au TRTO («Type Rating and Training Organisation»).

**Septembre**

Négociations sur le trafic aérien avec la Tchéquie, l'Égypte et Bahrein.

**Octobre**

Le 18 octobre, le Conseil fédéral adopte le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), parties I à III B (politique et concept). Il s'agit maintenant d'entreprendre pas à pas la mise au point de la partie III C, dédiée aux installations. Dans un premier temps, on traitera les installations ayant un besoin de coordination élevé, pour les faire accepter par le Conseil fédéral. Ce sont en particulier les aéroports nationaux, les aérodromes régionaux avec trafic de lignes, les anciens aéro-

dromes militaires servant désormais à l'aviation civile ainsi que d'autres places d'aviation ayant besoin d'être coordonnées sans retard.

Négociations du traité d'Etat avec l'Allemagne au sujet de l'accord sur l'utilisation de l'espace aérien de l'Allemagne du sud: 7e ronde.

**Novembre**

Premier vol «Proof of Concept» d'un Pilatus PC-21 (examen final par l'OFAC).

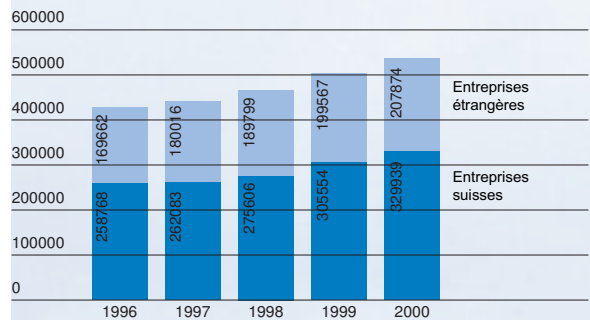
Extension du certificat AOC («Air Operator Certificate») de la SA Edelweiss au long-courrier Airbus A330-200.

**Décembre**

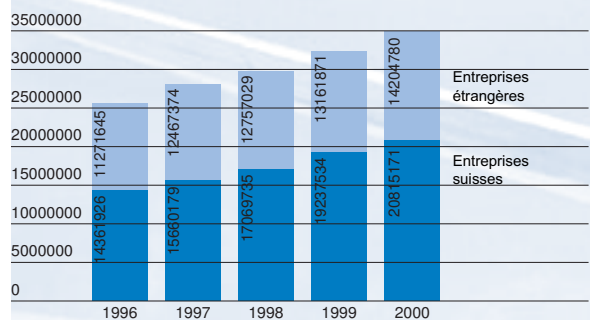
Octroi du premier certificat JAR-147 en Suisse à SR Technics Switzerland au titre d'entreprise formatrice de personnel pour l'entretien des avions. Négociations du traité d'Etat avec l'Allemagne au sujet de l'accord sur l'utilisation de l'espace aérien de l'Allemagne du sud: 8e ronde. Les négociations sont dans l'impasse, parce que l'Allemagne refuse purement et simplement le projet suisse et que la Suisse ne peut accepter les exigences allemandes de restriction du trafic.

**Faits**  
L'aviation civile  
**et Chiffres**  
suisse en 2000

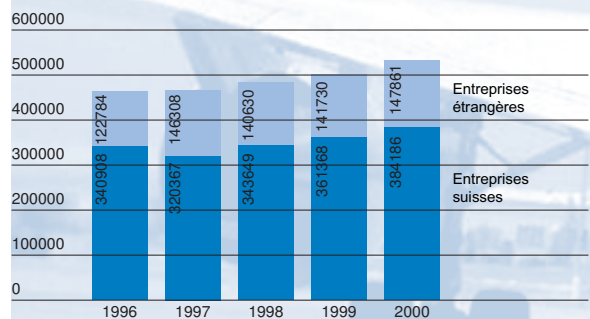
**Mouvements d'avion**



**Passagers**



**Fret et poste (t)**



**Aéroports**

	1996	1997	1998	1999	2000
Aéroports nationaux	3	3	3	3	3
Aéroports régionaux	8	8	8	8	10
Aérodromes	39	39	39	39	44
Champs d'aviation pour hélicoptères	25	25	25	25	26

**Entreprises**

	1996	1997	1998	1999	2000
Entreprises du trafic de lignes	3	4	5	5	5
Entreprises sans trafic de lignes	156	156	172	162	172
Entreprises d'entretien	93	93	93	92	94
Ecoles d'aviation	147	150	146	150	149

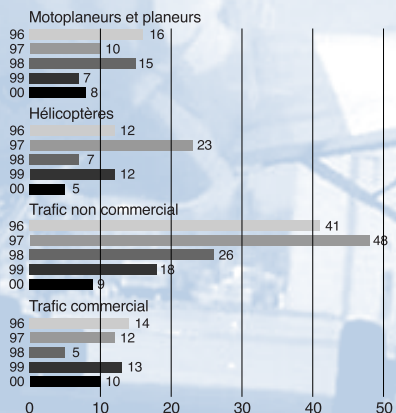
**Registre matricule des aéronefs**

	1996	1997	1998	1999	2000
Avions à moteur	2053	2013	2005	2011	2014
Hélicoptères	233	238	244	246	254
Motoplaneurs	202	209	228	232	246
Planeurs	1080	1076	1046	1033	1024
Ballons	516	516	510	493	504
Dirigeables	6	6	6	6	6

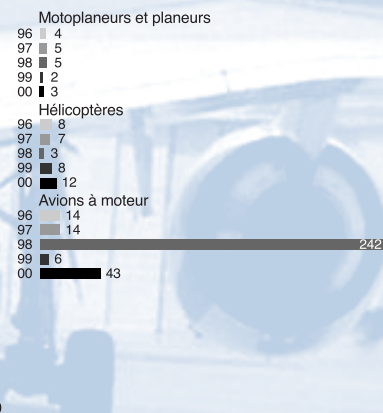
**Nombre de licences valides**

	1996	1997	1998	1999	2000
Pilote privé	7059	7098	6866	6751	6792
Pilote professionnel	1362	1339	1318	1384	1421
Pilote de ligne	1616	1630	1837	2036	2223
Pilote d'hélicoptère	1015	1040	1033	1039	1008
Pilote de planeur	3309	3285	3279	3181	3145
Pilote de ballon	473	472	474	456	449
Validation de licences étrangères	587	601	590	560	420
Mécanicien navigant	67	71	62	42	14
Radiotéléphoniste navigant	76	59	45	32	30

**Accidents d'aéronefs**



**Nombre de morts par accident**



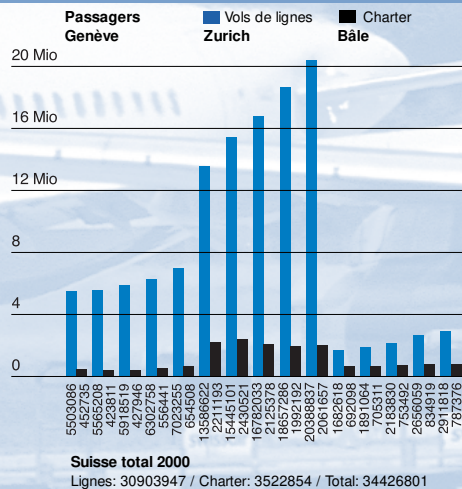
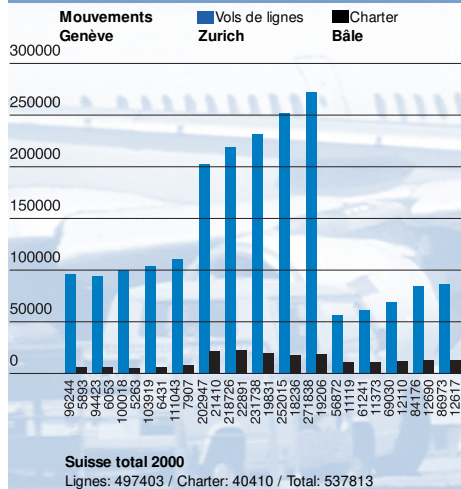
Nombre de passagers au départ de la Suisse vers les continents



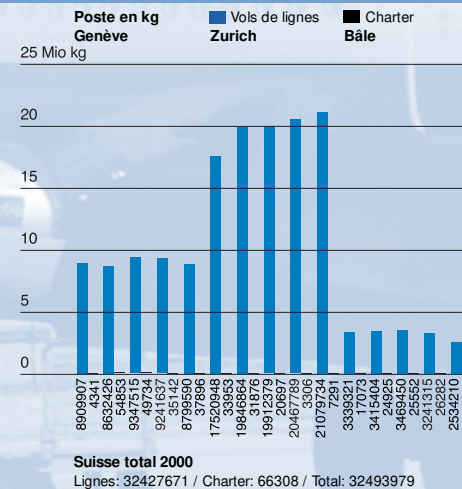
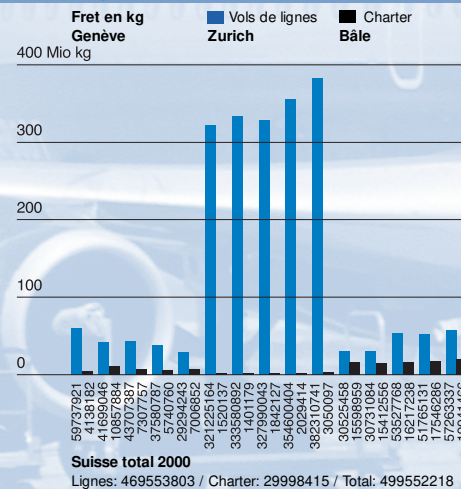
Nombre de passagers au départ de la Suisse vers les pays d'Europe

vers	1996	1997	1998	1999	2000
Albanie	17889	17409	24569	24409	30835
Allemagne	1092831	1223618	1389777	1568564	1714305
Autriche	400616	427978	462840	485685	501159
Belgique	253380	272412	297904	331852	386482
Bulgarie	19929	19788	24213	24312	25394
Croatie	48701	40104	40429	39021	38494
Danemark	158379	161944	186593	250330	270017
Espagne	1009875	1106506	1205757	1309734	1412812
Féd. de Russie	89181	110848	129524	117622	136195
Finlande	49181	82395	86415	98305	102224
France	1159080	1251643	1318441	1497611	1668152
Grande-Bretagne	1446654	1550166	1612774	1816753	1959922
Grèce	360550	415475	415152	400262	421106
Hollande	426110	469880	511031	521654	600489
Hongrie	100475	100984	112079	129145	138812
Irlande	42124	58830	56710	69669	57294
Islande	3642	3660	4142	4605	3502
Italie	579492	585794	594675	667367	765964
Luxembourg	37664	42920	49324	54149	62888
Macédoine	72668	64096	81441	169957	150382
Malte	40796	44303	52720	52307	52285
Norvège	38385	68153	68426	64924	73240
Pologne	51956	54792	60049	82685	107227
Portugal	226199	261212	312369	336316	359585
Roumanie	38640	46402	55251	66884	66949
Slovaquie	7034	9858	11972	1275	8
Slovénie	27044	29452	33175	41043	38567
Suède	156437	147297	185178	216547	247814
Suisse	1346800	1369034	1497467	1576194	1539465
Tchéquie	99963	121650	121520	133493	133858
Turquie	269811	330206	334226	286113	356637
Ukraine	17681	23762	31254	32175	36532
Yougoslavie	127553	135991	115193	24445	170910

Vois de lignes et charter 1996-2000

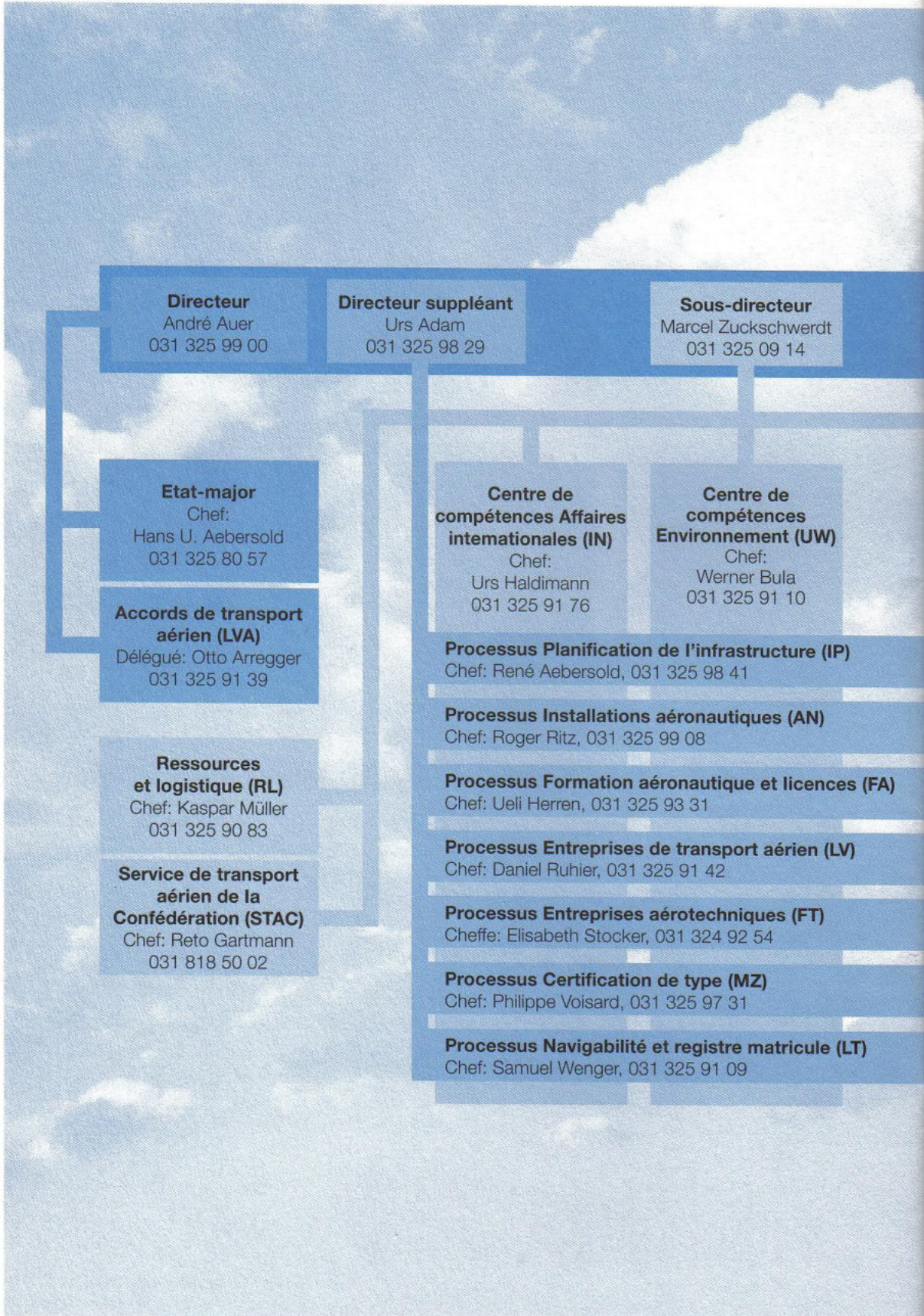


Vois de lignes et charter 1996-2000



**Nouvelle structure**  
dès le 1<sup>er</sup> janvier  
**organisationnelle**  
**2001**  
**de l'OFAC**


22



## Direction

**Centre de  
compétences  
Droit (RE)**  
Chef:  
Peter Krüger  
031 325 90 92

**Centre de  
compétences  
Aviation (AV)**  
Chef:  
Jean-Rodolphe Willi  
031 325 91 84



**Clients**

