



L'aviation
civile suisse
2001



Office fédéral
de l'aviation
civile

swiss



Sommaire

Éditorial	4
Surmonter la crise de Swissair: le rôle de l'OFAC	5
Renforcement de la surveillance de Swissair et de Crossair	12
Octroi des concessions de lignes à Crossair	14
L'OFAC et l'aviation civile en 2001	16
Faits et chiffres	18
Organigramme de l'OFAC	22

Impressum

Editeur:
Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)
Maulbeerstrasse 9, 3003 Berne
Internet: <http://www.aviation.admin.ch>



Réalisation graphique: Roland Hirter, graphiste, 3012 Berne
Les photos représentent des avions Swissair de différentes époques. Photos tirées de «Luftbild Schweiz» (couverture, pages 4 à 7, 10 à 15). Autres auteurs: Dietmar Wüthrich (couverture, pages 8 à 11, 15 et 17) et Iris Krebs (page 4)

Renseignements:
Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)
Statistique
Téléphone: 031 325 91 75, fax: 031 325 80 59
Diffusion: OFCL, vente des publications, 3003 Berne
ISSN: 1424-5094



Dans leurs rétrospectives de l'année dernière, maints chroniqueurs ont qualifié 2001 d'année des catastrophes. Les attentats du 11 septembre aux Etats-Unis, la crise de Swissair, la tuerie de Zoug, le grave accident survenu dans le tunnel du Gothard et la chute d'un Jumbolino de Crossair près de Basersdorf sont des événements qui restent profondément gravés dans les mémoires.

En considérant cette énumération, on comprendra aisément que pour l'OFAC, l'année écoulée fut à la fois unique en son genre et extrêmement pesante. Dans toute son histoire, notre office n'a sans doute jamais été autant sollicité. Sans rien vouloir minimiser, ni introduire des catégories inopportunes - il y a eu des victimes partout - il faut bien admettre que la débâcle de Swissair a été pour nous une épreuve majeure.

Les difficultés croissantes de la compagnie nationale d'aviation étaient certes au centre de nos préoccupations depuis quelque temps déjà; mais les événements survenus au début du mois d'octobre, jusqu'à l'épisode lamentable du grounding, nous ont contraints à redéfinir nos priorités. Il a fallu mobiliser jusqu'aux dernières ressources pour maintenir la Suisse dans le réseau mondial du trafic aérien. Dans un suprême effort, auquel se sont associés les milieux politiques et économiques, on a réussi à lancer une nouvelle compagnie suisse d'aviation fondée sur Crossair.

Dans l'intervalle, nous avons parcouru une bonne partie du chemin menant au décollage, même s'il faut encore attendre quelque temps jusqu'à ce que la nouvelle compagnie puisse vraiment «voler de ses propres ailes». Je tiens avant tout à remercier ici les collaborateurs et collaboratrices de l'OFAC pour leurs efforts et leur persévérance sans lesquels l'office n'aurait pas pu jouer son rôle «d'assistant» à la naissance de la nouvelle entreprise. Ils ont ainsi prouvé, s'il le fallait encore, que l'administration est, depuis longtemps, en mesure d'intervenir avec souplesse et détermination lorsque les circonstances l'exigent.

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

Surmonter la crise:
clouée au sol
le rôle de l'OFAC

L'aviation civile suisse a vécu en 2001, avec la débâcle de Swissair, sa plus grave crise à ce jour. La gestion de celle-ci et les efforts déployés pour mettre sur pied une nouvelle compagnie d'aviation ont représenté un rude défi pour toutes les personnes concernées. Quant à l'OFAC, en sa qualité d'autorité nationale de surveillance, il a dû prendre des mesures particulières.

«Swissair au sol: rien ne va plus», tel était le titre d'un article consacré au grounding du 2 octobre 2001, paru dans un grand journal suisse. Tandis que la population prenait avec stupeur connaissance des événements dramatiques qui frappaient un symbole national, les professionnels de l'aviation se rendaient subitement compte que cette crise aux dimensions uniques pour notre pays risquait non seulement de faire disparaître des dizaines de milliers d'emplois, mais encore de sonner le glas du trafic aérien public en Suisse.

A l'issue d'une réunion organisée en toute hâte, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et l'OFAC ont conclu le jour même que, pour des raisons tant socio-politiques qu'économiques, les pouvoirs publics devaient avant tout s'attacher à garantir le fonctionnement de l'aéroport de Zurich afin de préserver son caractère de plate-forme intercontinentale du trafic aérien.



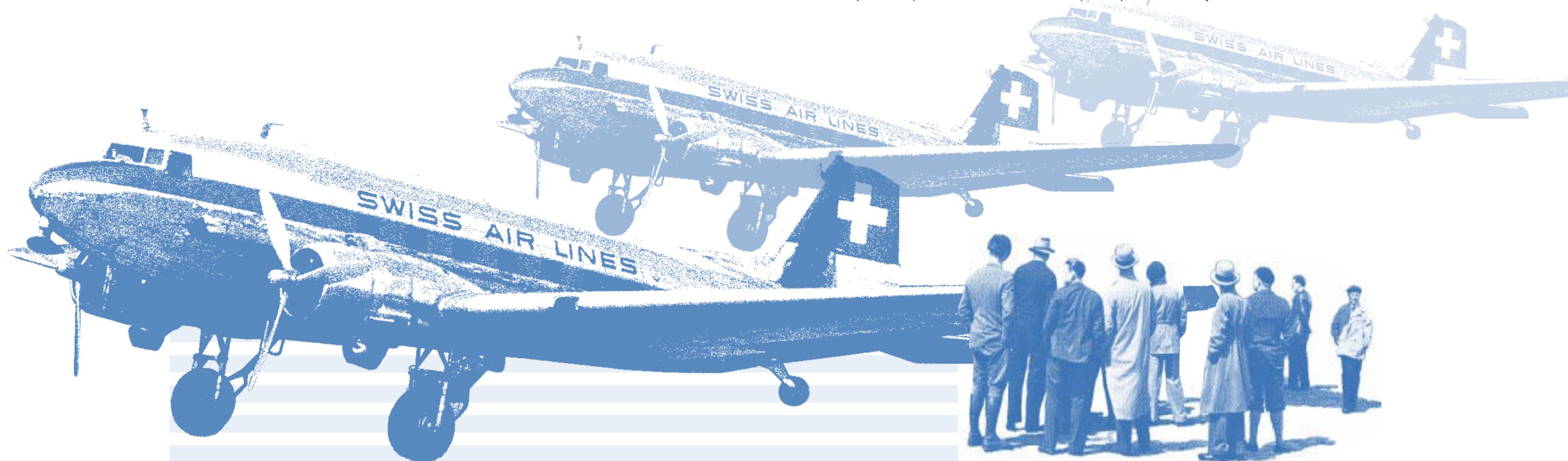
Il était dès lors indispensable que certaines filiales du groupe SAir restent opérationnelles, notamment Atraxis (système de réservation, services d'information de vol), Swissport (services d'escale et d'assistance au sol), SR Technics (entretien) ainsi que Swisscargo et Cargologic (gestion du trafic marchandises). Ensuite il fallait éviter que la Suisse perde entièrement sa place au sein du réseau aérien mondial. Pour réaliser ces objectifs, approuvés par le Conseil fédéral, il fallait intervenir rapidement à deux niveaux: d'abord en accordant à Swissair un prêt de 450 millions de francs, décidé par le gouvernement, jusqu'au changement d'horaire de la fin du mois d'octobre, étant donné que l'économie privée n'était pas disposée à s'engager; puis en octroyant à Crossair les autorisations provisoires nécessaires pour reprendre immédiatement une partie du réseau de Swissair.

Il a ainsi été possible de transférer progressivement la gestion des vols de Swissair à la nouvelle compagnie suisse issue de Crossair. On s'est assuré du même coup le temps nécessaire pour mettre au point cette solution durable. Le prêt d'un milliard de francs consenti à Swissair à la fin d'octobre par le Conseil fédéral s'inscrit dans la même optique: la compagnie nationale obtenait ainsi les moyens de poursuivre l'exploitation de ses vols long-courriers jusqu'au printemps de 2002.

De «Pont aérien» à «Big Lift»

Afin de coordonner les démarches devant aboutir à la création d'une nouvelle compagnie aérienne nationale et d'abrèger au maximum les flux d'information, le Conseil fédéral a décidé d'instituer un comité intitulé «Luftbrücke» (pont aérien). Dirigé par l'Administration fédérale des finances, il réunissait des représentants de la Chancellerie fédérale, de trois départements (DFAE, DFJP, DDPS), du Secrétariat d'Etat à l'économie, de l'OFAC, des grandes banques UBS et CSG, des cantons de Zurich, Bâle-Ville et Genève, des trois aéroports nationaux, des syndicats, de Swissair et de Crossair, ainsi que le commissaire au sursis concordataire. De plus, l'OFAC a envoyé des représentants dans les deux groupes de projet formés par le comité, soit «Monitoring opérations de vol» et «Infrastructures aéroports». Chacun de ces deux groupes avait ses priorités: le premier, faire l'inventaire des moyens requis et fixer l'affectation du prêt de la Confédération pour les opérations de vol; le second, assurer la continuité des services offerts dans les aéroports et la réorganisation des entreprises au sein du groupe SAir.

Vu le nombre inouï des questions auxquelles était confrontée l'autorité de surveillance, l'OFAC a décidé d'instituer sa propre task force, nommée «Big Lift». Celle-ci réunissait des experts des cinq divisions de l'office (Entreprises de transport aérien, Entreprises aérotechniques, Planification de l'infrastructure, Installations, Formation aéronautique et licences), des membres de deux centres de compétences (Affaires internationales et Droit) ainsi que de l'état-major.



Une multitude de questions

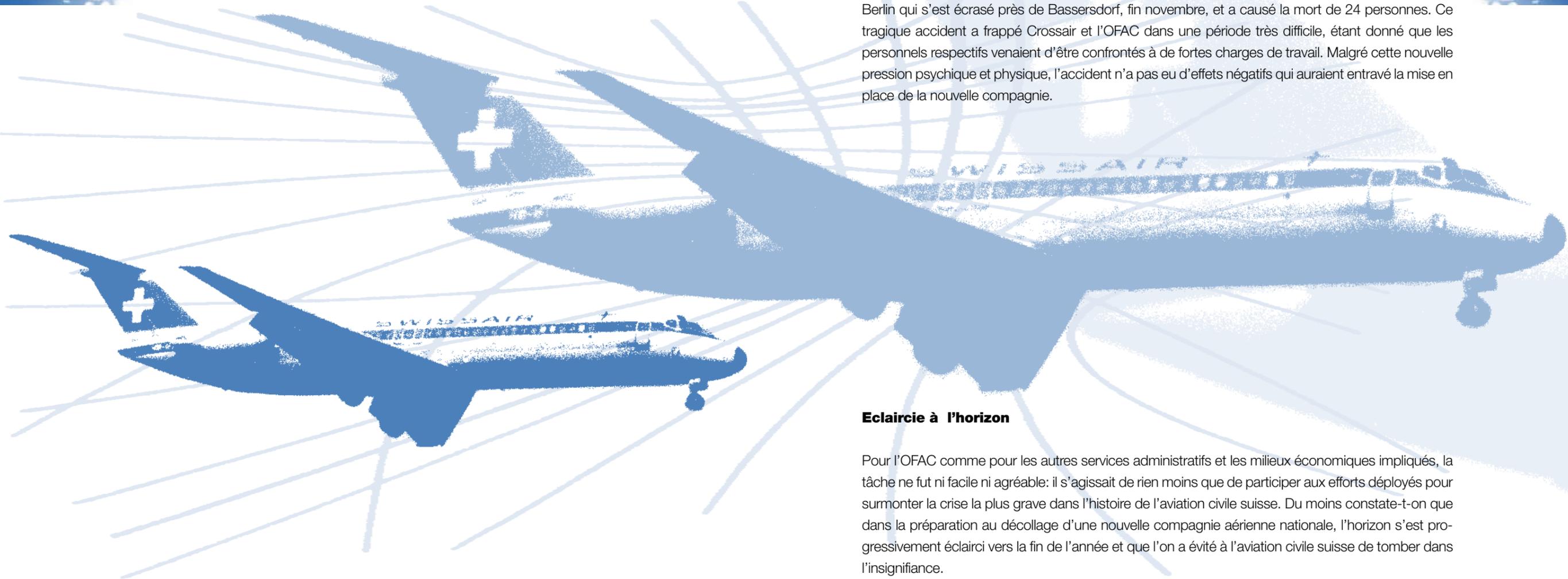
Les questions que «Big Lift» devait résoudre couvraient pratiquement tout le spectre de l'aviation civile: dans quelle mesure des appareils de Swissair ou de Crossair risquent-ils d'être bloqués à l'étranger en raison des créances non honorées par Swissair? Sous quelle forme transférer le savoir-faire à Crossair pour lui permettre d'obtenir une licence de transporteur aérien élargie au trafic long-courrier (Air Operator Certificate, AOC)? Comment doit se faire l'octroi des concessions pour les anciennes lignes de Swissair? Quelle doit être la taille de la nouvelle compagnie pour que l'aéroport de Zurich conserve sa fonction de plate-forme intercontinentale du trafic aérien et que Swissair Technics soit suffisamment occupée pour survivre? La rallonge financière apportée par la Confédération est-elle compatible avec le droit communautaire qui s'appliquera aussi à la Suisse après l'entrée en vigueur des accords bilatéraux en 2002?

Outre qu'il lui fallait répondre à toutes ces questions, l'OFAC a dû en particulier étudier le business plan de la nouvelle compagnie, informer certaines autorités aéronautiques étrangères de l'évolution des choses, examiner les demandes de concessions de Crossair avant de les transmettre au DETEC et, faisant suite à des plaintes, déterminer si les tarifs offerts par Swissair ne violaient pas l'interdiction de dumping inscrite dans l'accord relatif au prêt de la Confédération. A cela s'est ajouté un flot de travaux administratifs, car il s'agissait de répondre aux innombrables interventions émanant de citoyens indignés ou inquiets, ainsi que des députés au Parlement fédéral. Autre tâche et non la moindre, il a fallu préparer avec d'autres services fédéraux le message du Conseil fédéral pour la session spéciale de la mi-novembre, où les deux Chambres ont adopté aussi bien le prêt de 1,45 milliard de francs que la participation de la Confédération à la nouvelle compagnie d'aviation à hauteur de 600 millions de francs.

Outre ces graves problèmes, il convient de relever l'accident de l'avion Crossair en provenance de Berlin qui s'est écrasé près de Bassersdorf, fin novembre, et a causé la mort de 24 personnes. Ce tragique accident a frappé Crossair et l'OFAC dans une période très difficile, étant donné que les personnels respectifs venaient d'être confrontés à de fortes charges de travail. Malgré cette nouvelle pression psychique et physique, l'accident n'a pas eu d'effets négatifs qui auraient entravé la mise en place de la nouvelle compagnie.

Eclaircie à l'horizon

Pour l'OFAC comme pour les autres services administratifs et les milieux économiques impliqués, la tâche ne fut ni facile ni agréable: il s'agissait de rien moins que de participer aux efforts déployés pour surmonter la crise la plus grave dans l'histoire de l'aviation civile suisse. Du moins constate-t-on que dans la préparation au décollage d'une nouvelle compagnie aérienne nationale, l'horizon s'est progressivement éclairci vers la fin de l'année et que l'on a évité à l'aviation civile suisse de tomber dans l'insignifiance.



Chronologie

de la crise de Swissair 2001

25 avril

L'assemblée générale du SAir Group approuve la proposition d'une enquête spéciale sur l'entreprise de navigation aérienne.

12 juillet

Swissair annonce un programme d'économies de 250 millions de francs.

23 septembre

Swissair et Crossair devraient être réunies sous l'égide d'une nouvelle société nommée Swiss Air Lines.

1er octobre

Après l'apparition d'une montagne de dettes qui avoisine les 17 milliards de francs, c'est la présentation du projet Phoenix, conçu par l'UBS et le CS. Au cœur de ce projet figure la création d'une nouvelle compagnie qui s'appuierait sur l'existence de Crossair et adopterait sa structure des coûts.

2 octobre

Faute de moyens financiers suffisants dans le domaine opérationnel, Swissair suspend toute activité aérienne.
L'OFAC accorde à Crossair une autorisation provisoire d'exploiter toute une série de liaisons aériennes de Swissair.

3 octobre

Le Conseil fédéral accorde un crédit transitoire de 450 millions de francs pour permettre les opérations de Swissair jusqu'au 28 octobre.

4 octobre

Swissair reprend une partie de ses services réguliers. Le sursis concordataire est demandé pour SAir Group et pour certaines de ses filiales.

5 octobre

Le comité «Luftbrücke» de la Confédération entre en activité.

8 octobre

L'OFAC institue son comité interne «Big Lift».

22 octobre

Le Conseil fédéral se prononce en faveur de la solution 26/26, qui consisterait à compléter la flotte Crossair, comptant 82 appareils, par 26 moyen-courriers et 26 long-courriers de Swissair. Dans cette perspective, il accorde un nouveau crédit transitoire d'un milliard de francs, devant permettre à Swissair de maintenir ses vols jusqu'à la fin mars 2002, plus une participation de 600 millions de francs à la nouvelle compagnie aérienne.

16/17 novembre

Réunies en session spéciale, les Chambres fédérales approuvent les crédits fédéraux d'un total de 2,05 milliards de francs au titre du «Programme de redimensionnement de l'aviation civile suisse».

6 décembre

Le DETEC octroie à Crossair 31 concessions pour des lignes court et moyen-courriers.

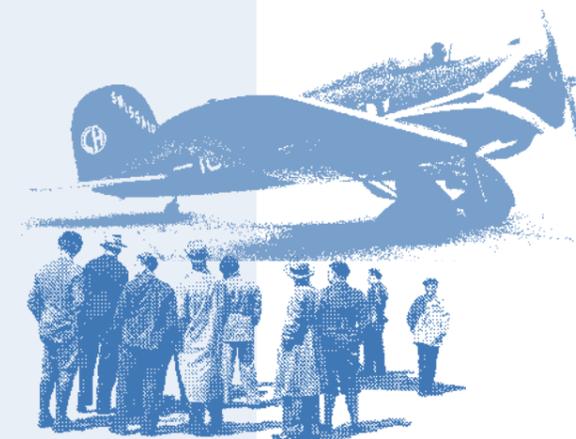
L'assemblée générale extraordinaire de Crossair approuve une augmentation du capital, qui s'élèvera à 2,74 milliards de francs, et procède à l'élection d'un nouveau conseil d'administration de onze membres, présidé par M. Pieter Bouw, ancien PDG de KLM.

12 décembre

L'OFAC demande à Crossair de présenter pour la mi-février 2002 une demande concernant l'extension au trafic long-courrier de l'autorisation d'exploitation.

20 décembre

Le DETEC octroie à Crossair 15 nouvelles concessions pour des liaisons court et moyen-courriers.



Renforcement de
la surveillance de Swissair
et de Crossair

**Assurer la sécurité
de l'aviation même en
période troublée**

Malgré les incertitudes qui ont accablé Swissair et Crossair l'automne dernier, il s'est agi d'assurer continuellement une exploitation sans faille. L'OFAC a donc intensifié sa surveillance des deux compagnies au vu des circonstances spéciales où elles évoluaient.

Ils travaillaient depuis des années pour une entreprise qui avait valeur d'emblème bien au-delà de la branche et des frontières nationales. Ils étaient fiers d'en être et d'avoir, par leur travail, contribué à cette réputation. Etant donné l'importance de la compagnie, l'idée qu'un jour elle pourrait ne plus exister paraissait si étrange qu'ils n'auraient même pas osé y songer. Il n'est pas difficile d'imaginer l'état d'esprit d'un collaborateur de Swissair au milieu d'octobre 2001, sachant que «son» entreprise ne vivrait plus que jusqu'au moment où le successeur serait «ready for takeoff». Mais les perspectives incertaines n'étaient pas réservées au personnel de Swissair; les collaborateurs de Crossair ne savaient pas davantage sous quelle forme et avec quelles structures leur entreprise travaillerait au printemps de 2002.

Les expériences comparables faisaient défaut

Dans ces circonstances, les deux entreprises risquaient de présenter des lacunes dangereuses, pouvant selon leur nature et leur densité donner lieu à des situations où la sécurité n'aurait plus été assurée. Pour l'OFAC en sa qualité d'autorité de contrôle, il n'en fallait pas plus pour renforcer sans délai la surveillance exercée sur elles. Ce fut fait aussi bien au plan technique (organisation de l'entretien) que dans le domaine opérationnel (opérations de vol). Plusieurs inspecteurs de l'OFAC se sont

consacrés entièrement à cette tâche, qui comprenait en particulier les activités ci-après: analyses quotidiennes des rapports techniques et opérationnels, avec au besoin la prise de mesures correctrices, contrôles hebdomadaires de l'état de préparation de la flotte et, tous les sept jours également, inspections d'appareils et de l'équipage immédiatement avant le décollage ou après l'atterrissage («Ramp Checks»).

De plus, des séances de coordination régulières ont réuni l'OFAC et les responsables des divisions Opérations de vol, Instruction, Entretien, Services au sol et Assurance de la qualité. Ainsi l'office est resté continuellement informé sur la façon dont les choses se passaient chez Swissair et chez Crossair. Il pouvait intervenir lorsque par exemple le processus de constitution de la nouvelle société faisait apparaître des divergences possibles par rapport aux normes européennes des Autorités conjointes de l'aviation (JAA), appliquées également en Suisse. Ainsi les adaptations et corrections de détail étaient faites à temps. Par ailleurs, il va sans dire que le programme «normal» des inspections et entretiens réguliers n'était pas oublié.

Car si on peut croire que «il n'y a qu'à transférer le savoir-faire de Swissair à la nouvelle société», dans la réalité, les choses ne sont pas si simples. Cela se comprend si l'on songe que c'est la première fois au monde que l'on tente de transformer en six mois une compagnie d'aviation régionale en une compagnie intercontinentale. Il ne faut en outre pas sous-estimer l'aspect humain, soit l'intégration du personnel qui appartenait à deux entreprises de cultures partiellement différentes. Malgré les difficultés, les efforts de tous ont permis de surmonter les obstacles organisationnels et structurels sur la voie d'accès au décollage, de sorte qu'à la fin de 2001, l'horaire jouait encore.

Trois années encore

Mais la mise sur pied de la nouvelle société sera loin d'être terminée avec la reprise des liaisons long-courriers à la fin de mars 2002, de sorte que la surveillance renforcée et le suivi de Crossair devraient être maintenus durant encore au moins trois ans. Il faut bien entendu non seulement aider la nouvelle société à prendre l'air sans encombres, mais aussi faire en sorte qu'elle s'y maintienne.



Octroi des
concessions de lignes
à Crossair

**Les droits de trafic sont
souvent liés aux compagnies
aériennes nationales**

Pour reprendre des lignes aériennes de Swissair, le successeur désigné, Crossair, devait disposer d'autorisations et de concessions octroyées non seulement par la Confédération, mais aussi par des autorités étrangères. Une libéralisation partielle a bien eu lieu ces dernières années dans le transport aérien, mais ces droits reposent encore, le plus souvent, sur des accords bilatéraux et, par conséquent, sur l'existence d'une compagnie nationale d'aviation.

Le jour même du grounding de Swissair, l'OFAC a donné à Crossair une autorisation provisoire pour exploiter certaines lignes en Europe. Cela a permis de maintenir continuellement en activité une partie au moins des liaisons aériennes avec la Suisse. Au moment où ce blanc-seing provisoire était accordé, les autorités engageaient la procédure ordinaire devant aboutir à l'octroi de l'autorisation définitive des droits à la compagnie. En effet, pour des raisons juridiques, le simple „transfert“ des concessions de lignes acquises pour Swissair n'entraîne pas en ligne de compte.

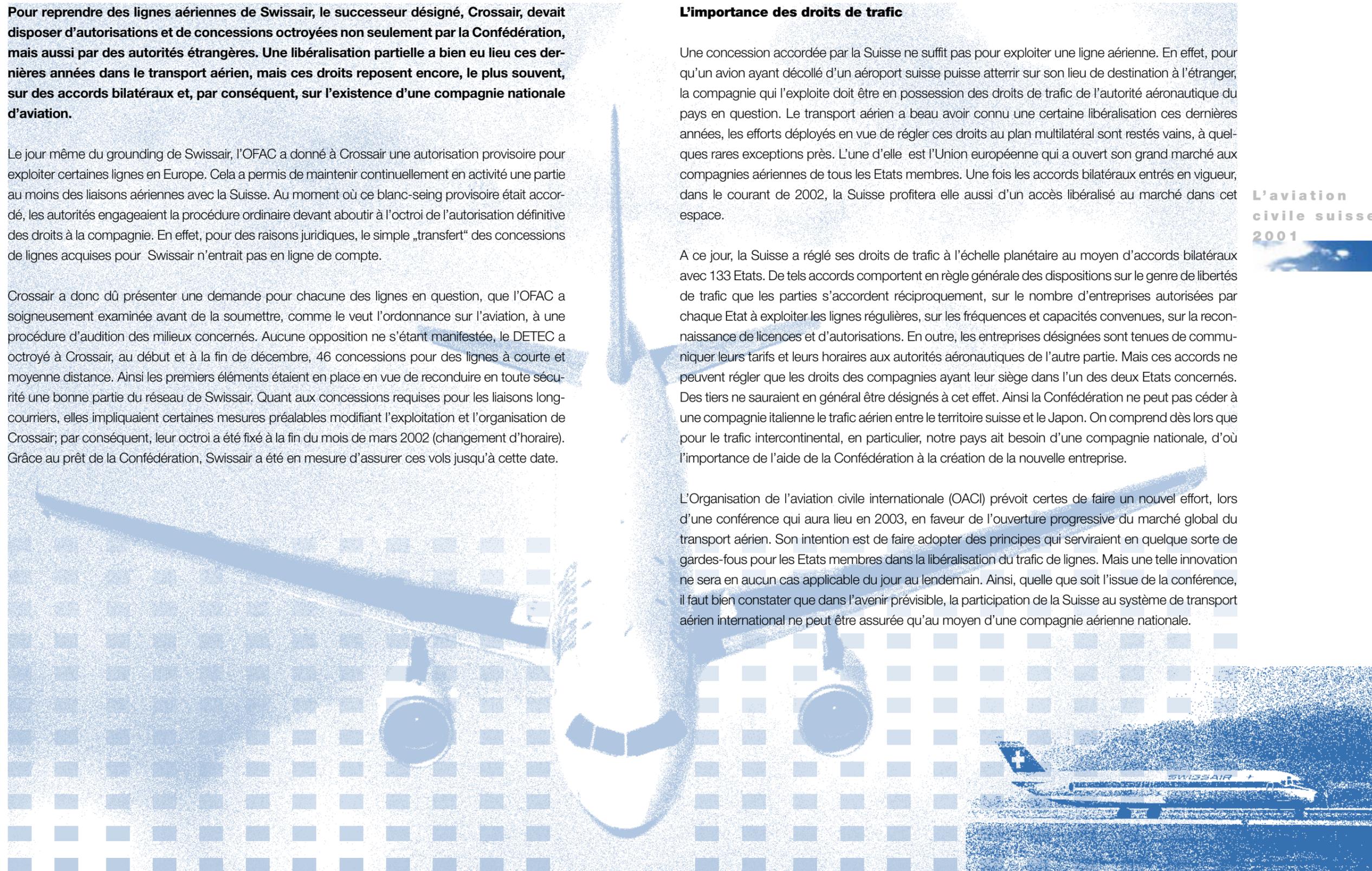
Crossair a donc dû présenter une demande pour chacune des lignes en question, que l'OFAC a soigneusement examinée avant de la soumettre, comme le veut l'ordonnance sur l'aviation, à une procédure d'audition des milieux concernés. Aucune opposition ne s'étant manifestée, le DETEC a octroyé à Crossair, au début et à la fin de décembre, 46 concessions pour des lignes à courte et moyenne distance. Ainsi les premiers éléments étaient en place en vue de reconduire en toute sécurité une bonne partie du réseau de Swissair. Quant aux concessions requises pour les liaisons long-courriers, elles impliquaient certaines mesures préalables modifiant l'exploitation et l'organisation de Crossair; par conséquent, leur octroi a été fixé à la fin du mois de mars 2002 (changement d'horaire). Grâce au prêt de la Confédération, Swissair a été en mesure d'assurer ces vols jusqu'à cette date.

L'importance des droits de trafic

Une concession accordée par la Suisse ne suffit pas pour exploiter une ligne aérienne. En effet, pour qu'un avion ayant décollé d'un aéroport suisse puisse atterrir sur son lieu de destination à l'étranger, la compagnie qui l'exploite doit être en possession des droits de trafic de l'autorité aéronautique du pays en question. Le transport aérien a beau avoir connu une certaine libéralisation ces dernières années, les efforts déployés en vue de régler ces droits au plan multilatéral sont restés vains, à quelques rares exceptions près. L'une d'elles est l'Union européenne qui a ouvert son grand marché aux compagnies aériennes de tous les Etats membres. Une fois les accords bilatéraux entrés en vigueur, dans le courant de 2002, la Suisse profitera elle aussi d'un accès libéralisé au marché dans cet espace.

A ce jour, la Suisse a réglé ses droits de trafic à l'échelle planétaire au moyen d'accords bilatéraux avec 133 Etats. De tels accords comportent en règle générale des dispositions sur le genre de libertés de trafic que les parties s'accordent réciproquement, sur le nombre d'entreprises autorisées par chaque Etat à exploiter les lignes régulières, sur les fréquences et capacités convenues, sur la reconnaissance de licences et d'autorisations. En outre, les entreprises désignées sont tenues de communiquer leurs tarifs et leurs horaires aux autorités aéronautiques de l'autre partie. Mais ces accords ne peuvent régler que les droits des compagnies ayant leur siège dans l'un des deux Etats concernés. Des tiers ne sauraient en général être désignés à cet effet. Ainsi la Confédération ne peut pas céder à une compagnie italienne le trafic aérien entre le territoire suisse et le Japon. On comprend dès lors que pour le trafic intercontinental, en particulier, notre pays ait besoin d'une compagnie nationale, d'où l'importance de l'aide de la Confédération à la création de la nouvelle entreprise.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) prévoit certes de faire un nouvel effort, lors d'une conférence qui aura lieu en 2003, en faveur de l'ouverture progressive du marché global du transport aérien. Son intention est de faire adopter des principes qui serviraient en quelque sorte de gardes-fous pour les Etats membres dans la libéralisation du trafic de lignes. Mais une telle innovation ne sera en aucun cas applicable du jour au lendemain. Ainsi, quelle que soit l'issue de la conférence, il faut bien constater que dans l'avenir prévisible, la participation de la Suisse au système de transport aérien international ne peut être assurée qu'au moyen d'une compagnie aérienne nationale.



Janvier

Le Conseil fédéral adopte les bases légales en vue de regrouper les services de la navigation aérienne civile et militaire en une seule entité, la société Skyguide.

Février

La Commission de gestion du Conseil national effectue une visite de l'OFAC. Elle s'informe alors de la nouvelle organisation de l'office, effective depuis le début de l'année.

Mars

La Fédération internationale des contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA) tient sa 40e conférence annuelle à Genève.

Avril

La modification des compétences relatives à l'exécution des examens aéro-médicaux entre en vigueur. Elle règle l'attribution des examens des pilotes civils à l'institut aéro-médical de Dübendorf, chargé jusqu'ici de contrôler la santé des pilotes militaires.

A Berlin, le Président de la Confédération, M. Leuenberger, et le ministre allemand des transports, M. Bodewig, conviennent le 23 avril des grandes lignes de l'accord aérien: 100 000 survols au plus de l'Allemagne par année, une pause nocturne de 22h00 à 06h00 et l'interdiction de survol pendant les week-ends de 21h00 à 09h00.

Mai

Le DETEC accorde aux aéroports nationaux de Zurich et de Genève une nouvelle concession d'exploitation de 50 ans.

Réunion de la Commission mixte franco-suisse: celle-ci décide d'instituer un comité binational afin d'améliorer l'information réciproque relative à l'aéroport de Genève.

A l'aéroport de Bâle-Mülhouse, le terminal passagers „Y“ est mis en service.

Juin

Le directeur de l'OFAC, M. André Auer, et le directeur de la navigation aérienne française (DNA), M. Henri-Georges Baudry, signent à Paris l'accord franco-suisse sur la gestion du trafic aérien. Cet accord conserve à Skyguide le contrôle de la circulation aérienne sur une partie du territoire français à l'ouest de Genève.

A Berne ont lieu les neuvièmes négociations sur l'accord avec l'Allemagne.

Juillet

Les dixièmes négociations concernant l'accord ont lieu à Berlin. A l'issue de la 11e réunion, qui a lieu à Berne les 25 et 26 juillet, les délégations mettent fin aux négociations techniques.

Août

A Berne, deuxième rencontre à l'échelon ministériel, sans résultat tangible.

Septembre

La troisième rencontre des ministres, le 4 septembre à Berlin, aboutit à un accord sur tous les points litigieux. Les négociations, qui ont duré plus de trois ans, sont terminées.

Le 11 septembre, des terroristes s'emparent d'avions de ligne et les lancent contre les deux tours du World Trade Center à New York et contre le Pentagone à Washington, faisant plus de 3000 morts. Suite à ces attentats, les Etats-Unis verrouillent leur espace aérien pendant plusieurs jours. Comme les autres compagnies, Swissair doit dévier ses vols vers le Canada.

La 33e assemblée plénière de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est entièrement placée sous le signe des attentats qui ont frappé les Etats-Unis. La proposition de la Suisse tendant à taxer le kérosène dans le monde entier en fonction des polluants émis par les avions est rejetée.

Le Président de la Confédération, M. Leuenberger, et le ministre français des transports, M. Gays-

sot, signent une déclaration d'intentions pour le raccordement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse au réseau ferroviaire.

Octobre

L'OACI publie les résultats de l'audit de sécurité qu'elle a réalisé à l'OFAC l'année passée. L'office y obtient généralement de bonnes notes, même si les examinateurs déplorent les ressources en personnel restreintes.

Les assureurs du monde entier ayant dénoncé les contrats après les événements du 11 septembre, le Conseil fédéral garantit aux compagnies suisses d'aviation la couverture de leur responsabilité civile au sol. Prolongée à deux reprises, cette garantie s'étendra jusqu'au 24 décembre.

Le 18 octobre, l'ambassadeur d'Allemagne, M. Reinhard Hilger, et le directeur de l'OFAC, M. André Auer, signent l'accord aérien. L'interdiction des vols de nuit sur l'Allemagne, première des mesures anticipées, entre en vigueur le lendemain.

Le premier entretien de coordination du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) a lieu. L'intention est de présenter, pour l'été 2002, une nouvelle proposition de règlement d'exploitation de l'aéroport de Zurich.

Novembre

L'OFAC délivre l'autorisation d'exploitation à Balair Airlines SA. Cette filiale d'Hotelplan reprend pour le compte du voyageur le trafic charter de Balair, filiale de Swissair.

Une réunion d'experts sur la sûreté du trafic aérien a lieu à Montréal. Elle est présidée par M. Urs Haldimann, chef du Centre de compétences Affaires internationales à l'OFAC.

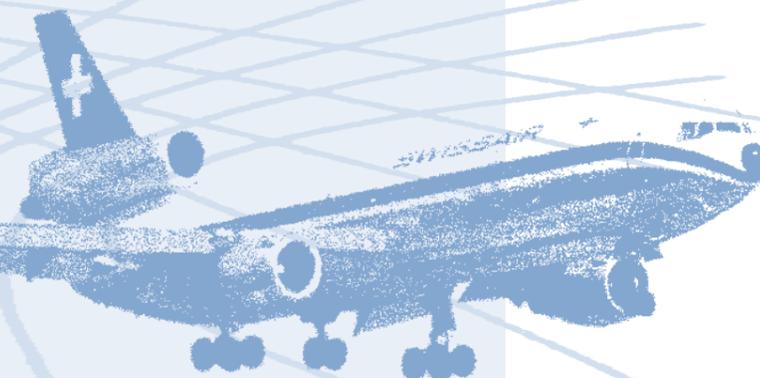
Au début de 2002, le service de recherches et de sauvetage (SAR) de l'aéronautique civile passera de l'OFAC à la Rega et aux Forces aériennes. Le Conseil fédéral adopte une ordonnance à cet effet.

Le 24 novembre, un appareil Crossair de type «Jumbolino» en vol d'approche vers l'aéroport de Zurich s'écrase près de Bassersdorf. Vingt-quatre des 33 occupants trouvent la mort. Suite à cette catastrophe, la procédure d'approche de la piste 28 est suspendue. Des vols de contrôle montrent toutefois que le radiophare omnidirectionnel fonctionne parfaitement. L'OFAC autorise alors à nouveau l'accès à la piste 28, mais sous réserve d'un niveau de visibilité minimale plus élevé, jusqu'à ce que les causes de l'accident soient connues.

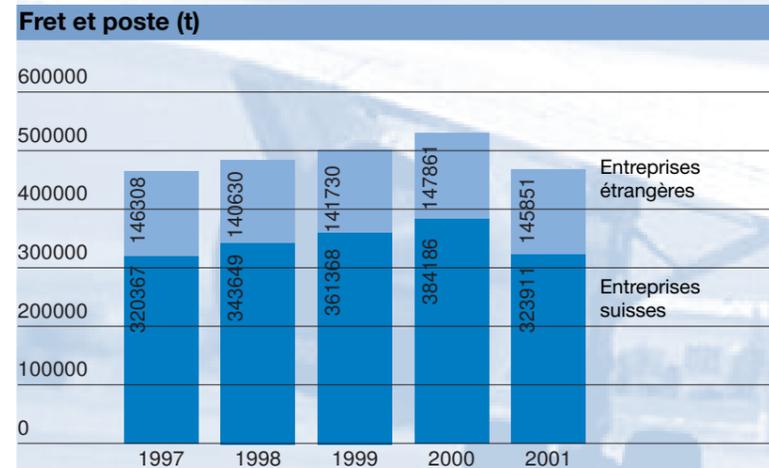
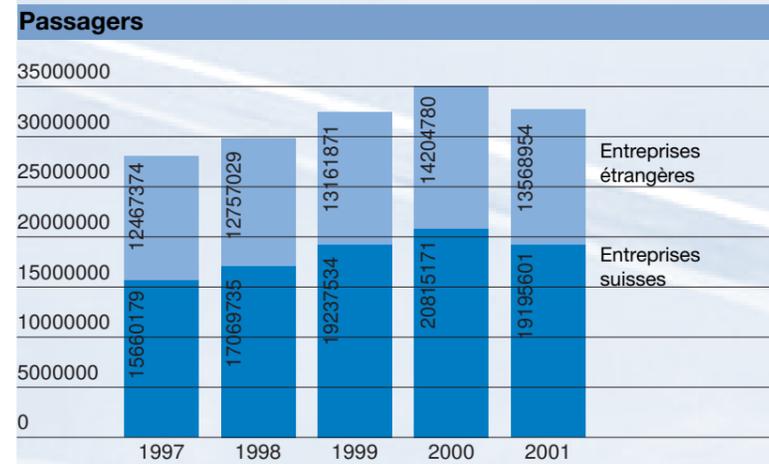
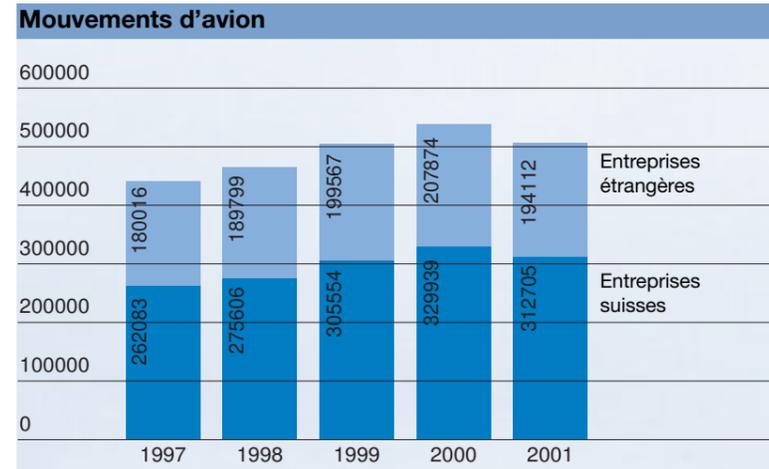
La commission mixte de l'aviation instaurée par l'accord germano-suisse se constitue à Bonn. Elle devra suivre la mise en œuvre de l'accord entre les deux pays.

Décembre

Le Conseil fédéral adopte une ordonnance devant constituer la base légale des Services de transport aérien de la Confédération (STAC).



Faits
L'aviation civile
et Chiffres
suisse en 2001



Aéroports

	1997	1998	1999	2000	2001
Aéroports nationaux	3	3	3	3	3
Aéroports régionaux	8	8	8	10	10
Aérodromes	39	39	39	44	44
Champs d'aviation pour hélicoptères	25	25	25	26	26

Entreprises

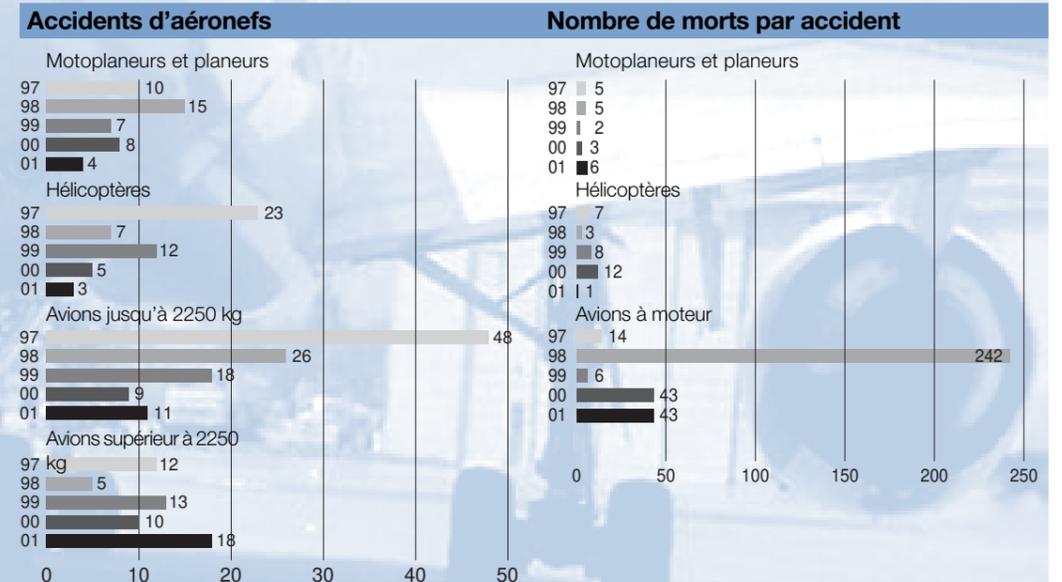
	1997	1998	1999	2000	2001
Entreprises du trafic de lignes	4	5	5	5	5
Entreprises sans trafic de lignes	156	172	162	172	182
Entreprises d'entretien	93	93	92	94	91
Ecoles d'aviation	150	146	150	149	147

Registre matricule des aéronefs

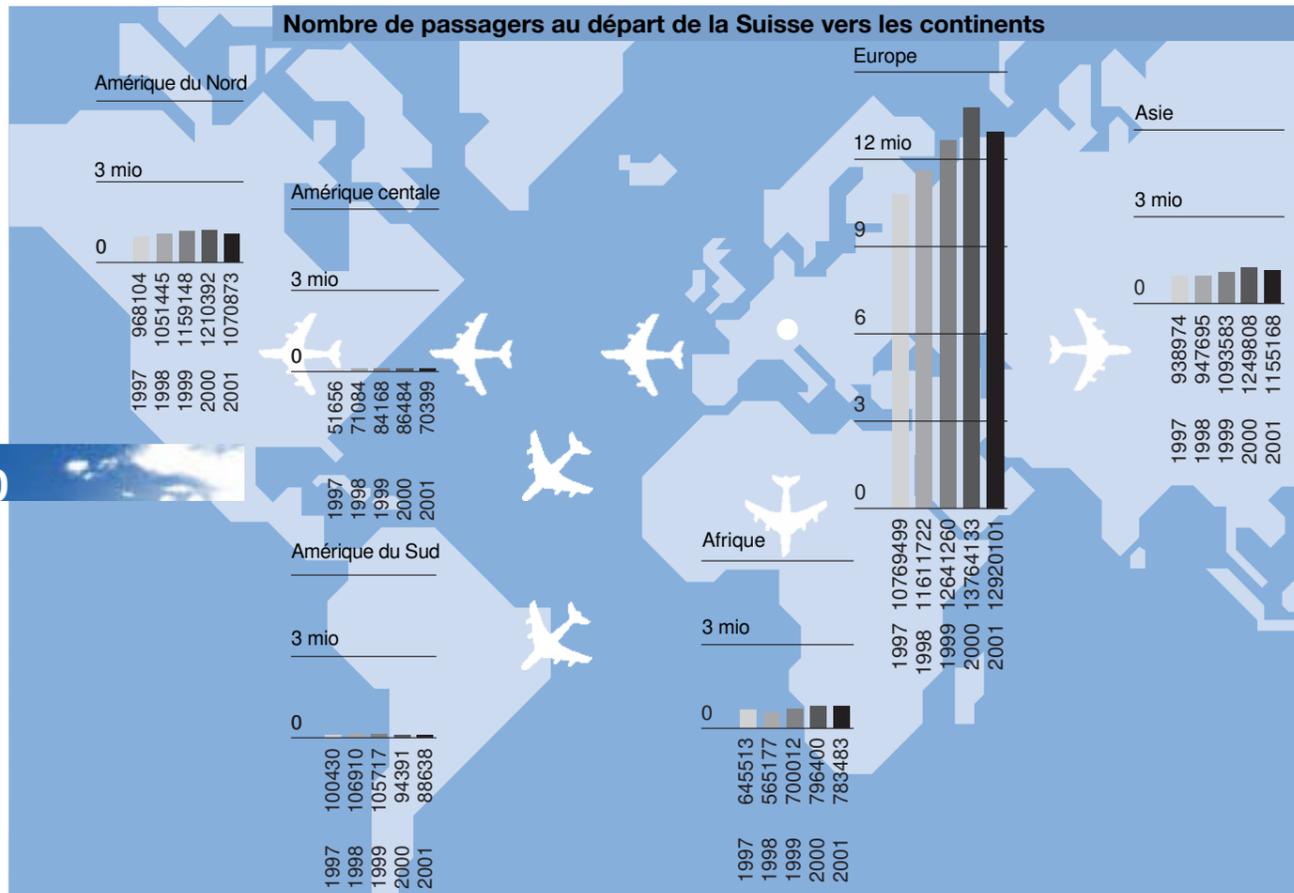
	1997	1998	1999	2000	2001
Avions à moteur	2013	2005	2011	2014	2024
Hélicoptères	238	244	246	254	266
Motoplaneurs	209	228	232	246	252
Planeurs	1076	1046	1033	1024	1028
Ballons	516	510	493	504	492
Dirigeables	6	6	6	6	5

Nombre de licences valides

	1997	1998	1999	2000	2001
Pilote privé	7098	6866	6751	6792	6336
Pilote professionnel	1339	1318	1384	1421	1396
Pilote de ligne	1630	1837	2036	2223	2160
Pilote d'hélicoptère	1040	1033	1039	1008	951
Pilote de planeur	3285	3279	3181	3145	3040
Pilote de ballon	472	474	456	449	451
Validation de licences étrangères	601	590	560	420	287
Mécanicien navigant	71	62	42	14	14
Radiotéléphoniste navigant	59	45	32	30	30



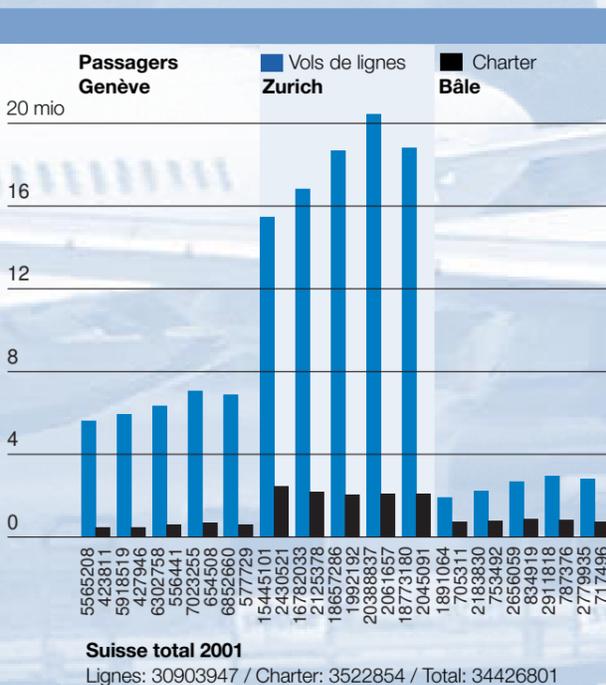
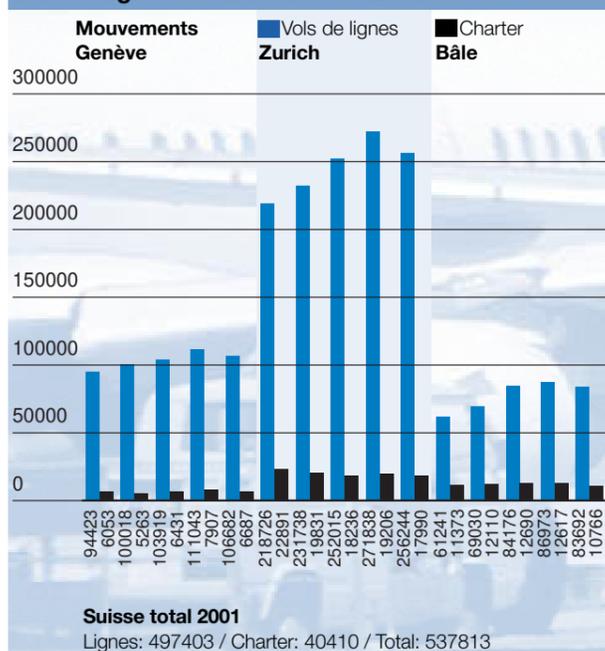
Nombre de passagers au départ de la Suisse vers les continents



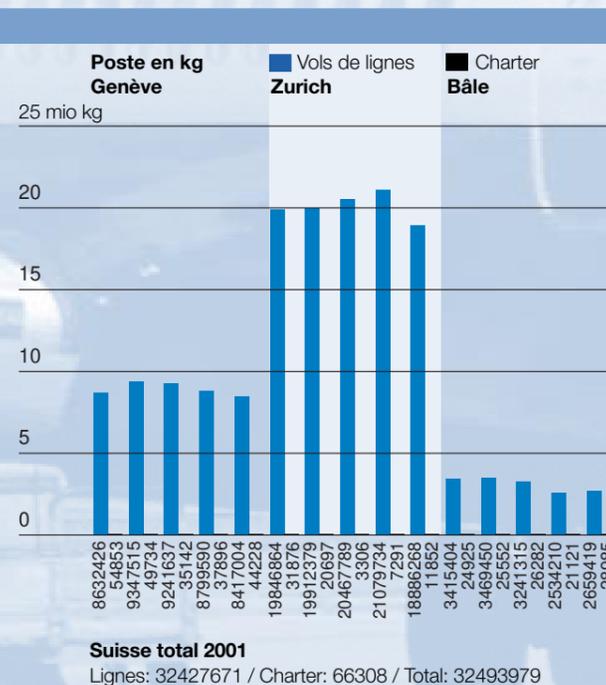
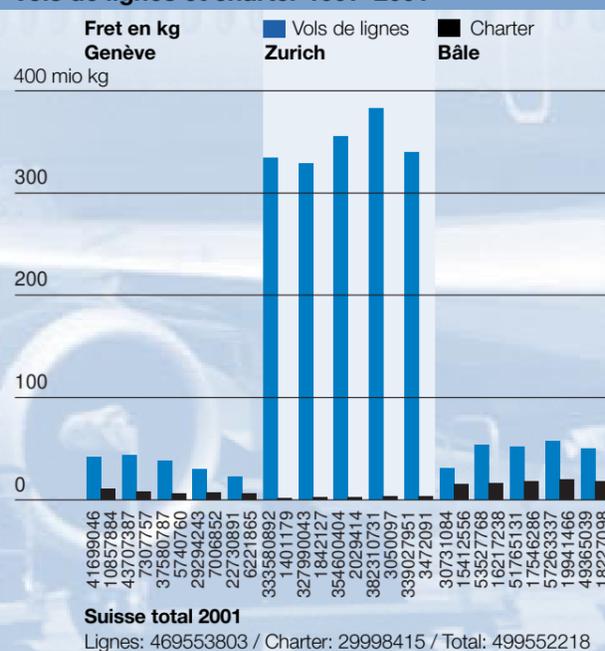
Nombre de passagers au départ de la Suisse vers les pays d'Europe

vers	1997	1998	1999	2000	2001
Albanie	17409	24569	24409	30835	27522
Allemagne	1223618	1389777	1568564	1714305	1659146
Autriche	427978	462840	485685	501159	455543
Belgique	272412	297904	331852	386482	374181
Bulgarie	19788	24213	24312	25394	26444
Croatie	40104	40429	39021	38494	38436
Danemark	161944	186593	250330	270017	275378
Espagne	1106506	1205757	1309734	1412812	1328908
Féd. de Russie	110848	129524	117622	136195	141582
Finlande	82395	86415	98305	102224	97886
France	1251643	1318441	1497611	1668152	1494941
Grande-Bretagne	1550166	1612774	1816753	1959922	1912217
Grèce	415475	415152	400262	421106	387751
Hollande	469880	511031	521654	600489	553360
Hongrie	100984	112079	129145	138812	123727
Irlande	58830	56710	69669	57294	37340
Islande	3660	4142	4605	3502	3266
Italie	585794	594675	667367	765964	691099
Luxembourg	42920	49324	54149	62888	55667
Macédoine	64096	81441	169957	150382	72758
Malte	44303	52720	52307	52285	50103
Norvège	68153	68426	64924	73240	78461
Pologne	54792	60049	82685	107227	101870
Portugal	261212	312369	336316	359585	329246
Roumanie	46402	55251	66884	66949	62643
Slovaquie	9858	11972	1275	8	123
Slovénie	29452	33175	41043	38567	31745
Suède	147297	185178	216547	247814	212911
Suisse	1369034	1497467	1576194	1539465	1383452
Tchéquie	121650	121520	133493	133858	126717
Turquie	330206	334226	286113	356637	376315
Ukraine	23762	31254	32175	36532	34893
Yougoslavie	135991	115193	24445	170910	241485

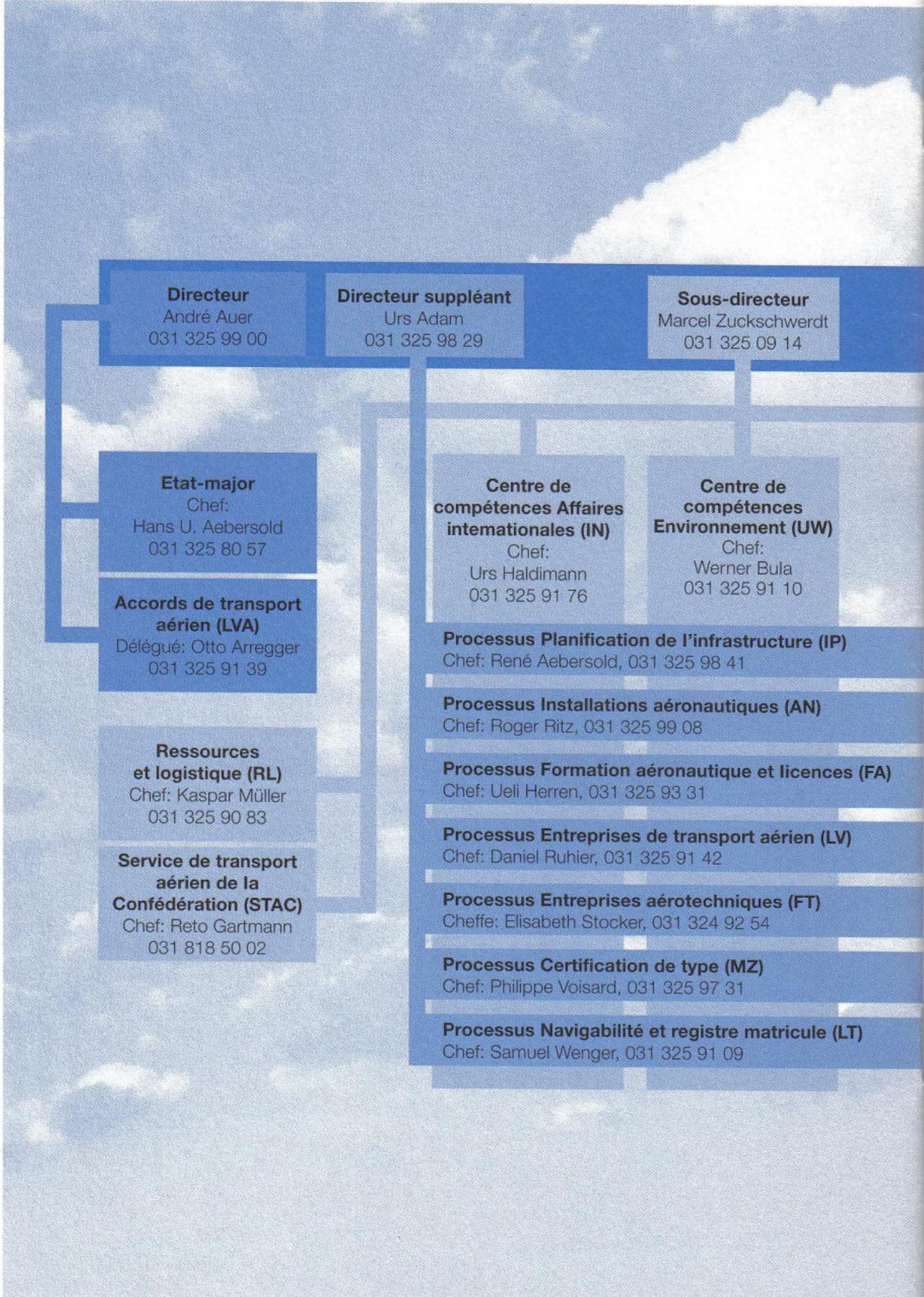
Vois de lignes et charter 1997-2001



Vois de lignes et charter 1997-2001



**Structure
organisationnelle
de l'OFAC**



Directeur
André Auer
031 325 99 00

Directeur suppléant
Urs Adam
031 325 98 29

Sous-directeur
Marcel Zuckschwerdt
031 325 09 14

Etat-major
Chef:
Hans U. Aebersold
031 325 80 57

**Accords de transport
aérien (LVA)**
Délégué: Otto Arregger
031 325 91 39

**Ressources
et logistique (RL)**
Chef: Kaspar Müller
031 325 90 83

**Service de transport
aérien de la
Confédération (STAC)**
Chef: Reto Gartmann
031 818 50 02

**Centre de
compétences Affaires
internationales (IN)**
Chef:
Urs Haldimann
031 325 91 76

**Centre de
compétences
Environnement (UW)**
Chef:
Werner Bula
031 325 91 10

Processus Planification de l'infrastructure (IP)
Chef: René Aebersold, 031 325 98 41

Processus Installations aéronautiques (AN)
Chef: Roger Ritz, 031 325 99 08

Processus Formation aéronautique et licences (FA)
Chef: Ueli Herren, 031 325 93 31

Processus Entreprises de transport aérien (LV)
Chef: Daniel Ruhier, 031 325 91 42

Processus Entreprises aérotechniques (FT)
Cheffe: Elisabeth Stocker, 031 324 92 54

Processus Certification de type (MZ)
Chef: Philippe Voisard, 031 325 97 31

Processus Navigabilité et registre matricule (LT)
Chef: Samuel Wenger, 031 325 91 09

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

