

L'aviation
civile suisse
2002



Office fédéral
de l'aviation
civile



Les prises de vue dans ce rapport annuel montrent des parties de costumes, parce que, de même que le terme swiss - suisse -, elles illustrent symboliquement ce qui fait la spécificité de la Suisse.

Sommaire

Éditorial	4
Swiss décolle - l'OFAC change de rôle	5
Deux exemples d'obstacles administratifs	12
L'analyse de la crise de Swissair par la CdG du Conseil des Etats	14
L'OFAC et l'aviation civile en 2002	16
Faits et chiffres	19
Organigramme de l'OFAC	22

Impressum

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



Texte: Information OFAC
Réalisation graphique: Roland Hirter, graphiste, 3012 Berne
Photos: Fédération nationale des costumes suisses
Photo page 4: Iris Krebs, 3013 Berne

Renseignements:
Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)
Etat-major
Téléphone 031 325 91 75, fax 031 325 80 59
Diffusion: Office fédéral des constructions et de la logistique
OFCL, Distribution des publications, 3003 Berne
ISSN: 1660-2749



L'envol de Swiss marque un tournant pour l'OFAC. Le moment était venu pour lui de changer de rôle. Car si notre office a contribué, à titre consultatif, à niveler le chemin qui allait mener Swiss jusqu'au seuil de la piste de décollage, il a ensuite modifié la focale de ses activités afin de redevenir une instance de contrôle. Le crédit de 1,9 milliard de francs accordé en janvier de cette même année par le Conseil fédéral et la délégation des finances des Chambres fédérales lui a permis d'engager des experts supplémentaires. En accroissant la cadence des inspections et des audits comparativement à l'époque de Swissair et de Crossair, notre office a réussi à hisser la surveillance à un niveau élevé, en phase avec la situation difficile que traverse Swiss.

La triste série d'accidents qui ont frappé l'aviation civile suisse ces dernières années s'est malheureusement poursuivie en 2002. Avec l'effroyable collision entre un avion cargo et un avion de transport de passagers au-dessus de la localité allemande d'Überlingen, dans l'espace aérien contrôlé par l'entreprise suisse Skyguide, c'est un scénario d'accident considéré comme pratiquement impossible par de larges milieux de spécialistes qui devient une réalité brutale. Par la suite, de nombreuses voix se sont élevées pour exprimer leurs profonds doutes quant au système de sécurité entourant l'aviation civile suisse.

De concert avec l'OFAC, le DETEC a chargé un institut aéronautique hollandais de réaliser une expertise du système de sécurité entourant l'aviation suisse. Nous sommes convaincus que les résultats, qui devraient être disponibles en été 2003, nous conforteront nous-mêmes et les autres protagonistes de l'aviation civile, dans les efforts que nous consentons depuis des décennies pour amener la sécurité à un niveau encore meilleur.

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

**Du conseiller au
Swiss décolle –
contrôleur**
l'OFAC change
de rôle

Fin mars 2002, Swiss, nouvelle compagnie aérienne intercontinentale helvétique, prend son envol, conformément au calendrier établi. C'est la fin d'une phase intensive de reconstruction qui aura duré six mois. Pour l'OFAC, cet épilogue a aussi été le déclencheur d'un changement de rôle: le conseiller est redevenu contrôleur.

Six mois, tel a été le temps imparti aux dirigeants de Crossair pour élever leur entreprise de transport aérien régional au rang de compagnie intercontinentale, et prendre la succession de Swissair, tombée en faillite en automne 2001. Ce fut aussi la période pendant laquelle un «crédit transitoire» de 1,45 milliard de francs accordé par la Confédération a permis de maintenir en l'air les derniers longs-courriers de Swissair. Six mois pendant lesquels il s'est agi de fondre en une seule les structures de deux sociétés, de concilier deux cultures d'entreprise et de concentrer en une seule et unique offre les deux programmes de vols, en un mot comme en cent, d'apporter la preuve que l'entreprise serait capable, sur le plan technique mais aussi opérationnel, d'exploiter un système de réseau aussi complexe que l'est une compagnie aérienne opérant à l'échelon planétaire. Une performance réalisée d'arrache-pied, encore inégalée à ce moment-là dans l'aviation civile.



N I D W A L D

D'abord conseiller...

Dans ce processus de transition, l'OFAC a endossé plusieurs rôles. D'abord, celui de conseiller dans la mise sur pied de la nouvelle organisation, veillant à cet égard que l'on ne perde jamais de vue les normes techniques et opérationnelles des Autorités conjointes européennes de l'aviation civile (Joint Aviation Authorities, JAA), également en vigueur en Suisse, puisqu'elles étaient la voie à suivre pour que Crossair obtienne une autorisation d'exploitation étendue. Qu'il s'agisse de questions relatives aux manuels d'exploitation ou de l'incorporation du secteur formation dans les nouvelles structures, les spécialistes de l'OFAC ont pu apporter leurs connaissances dans le cadre de très nombreuses discussions et séances de coordination avec les responsables de Crossair, à divers échelons et sur les thèmes les plus divers.

Leurs yeux étaient aussi constamment rivés sur le calendrier. Pour pouvoir obtenir toutes les autorisations nécessaires avant la fin mars, date du décollage prévu de la nouvelle compagnie, Crossair devait avoir déposé tous les dossiers avant mi-février. Parmi ceux-ci, outre les informations concernant les aspects techniques et opérationnels, on peut mentionner un extrait du registre du commerce, une copie des statuts modifiés de l'entreprise, la preuve de son caractère suisse, une liste des équipages des avions et un plan de gestion pour les deux premières années d'exploitation. Malgré la pression générée par des délais aussi courts, un fait a toujours été clair pour les services de l'OFAC: la sécurité devait avoir une priorité absolue, et aucun compromis ne serait accepté à son détriment.

Mais il fallait aussi agir de l'autre côté des frontières. En effet, si Crossair avait besoin d'une autorisation de la Confédération pour pouvoir exploiter les lignes desservies par Swissair, il fallait de même que les autorités des Etats destinataires acceptent eux aussi la nouvelle compagnie. Alors qu'une lettre officielle de l'OFAC suffisait pour la plupart des pays, certains Etats exigèrent des informations plus précises sur la compagnie encore inconnue de leurs services (voir aussi le chapitre consacré aux obstacles formels). Et comme les services administratifs de certains pays travaillent un peu plus lentement que d'autres, le temps commença à se faire un peu juste. C'est ainsi que, si tous les droits de trafic étaient en vue une bonne semaine avant le décollage de Swiss, les décisions d'une douzaine de pays se firent attendre. Néanmoins, tout rentra dans l'ordre à temps, si bien que fut épargnée à Swiss l'obligation de faire des détours, voire de supprimer des vols durant les premiers jours faute d'avoir obtenu les droits de survol ou d'atterrissage nécessaires.

En Suisse, les derniers obstacles furent aplanis le 27 mars, juste avant la date fatidique: ce jour-là, Swiss reçut de l'OFAC l'autorisation d'exploitation valable à partir du changement d'horaire du 31 mars. De ce fait, les concessions octroyées au début du mois par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) pour les long-courriers pouvaient entrer en vigueur. Quatre jours plus tard, la mise sur pied d'une nouvelle compagnie aérienne intercontinentale suisse était officiellement achevée: Swiss décollait comme prévu et exploitait 38 vols long-courriers ainsi que 147 courts et moyens-courriers. Le 1er avril, le dernier vol Swissair atterrit à Zurich en provenance du Cap. Le lendemain, l'OFAC accomplissait sa dernière procédure administrative envers Swissair en retirant l'autorisation d'exploitation à celle qui fut auparavant notre compagnie aérienne nationale.

B E R N E



...puis contrôleur

Le lancement de Swiss a aussi été le signal d'un changement de rôle pour l'OFAC: le conseiller est redevenu contrôleur. Le décollage de Swiss fut évidemment la réussite d'un objectif important et ambitieux, puisque la Suisse était parvenue à maintenir son intégration dans le réseau de transport aérien mondial sans interruption. Seulement, il restait désormais à la nouvelle compagnie à subir l'épreuve de la dure réalité dans une branche extrêmement fragilisée depuis septembre 2001.

L'OFAC a tenu compte de cette situation en élargissant sa surveillance. Comme Swissair et Crossair avant elle, Swiss est tenue de lui remettre des rapports périodiques; de plus, des inspecteurs participent à des séances internes, et demandent des informations détaillées dans certains domaines quant à l'évolution de la situation ou aux éventuels problèmes ou incidents. Dans cette dernière catégorie, on peut mentionner, par exemple, l'atterrissage d'urgence d'un Saab 2000 en juillet dernier sur l'aéroport militaire allemand désaffecté de Werneuchen, où l'avion subit un dommage total suite à une collision avec un mur de terre traversant la piste. En revanche, on ne dénombra aucun blessé parmi les passagers et l'équipage.

A fin août, l'OFAC effectua son premier audit dans les secteurs des systèmes de qualité, de l'organisation et de la formation au sein de Swiss. Les inspecteurs purent constater que les structures correspondaient dans l'ensemble aux exigences posées. Cependant, ils mirent au jour un certain nombre d'améliorations nécessaires - ce qui n'a rien d'étonnant au vu de l'historique de la création de Swiss -, points pour la réalisation desquels l'OFAC demanda un «plan d'action», comme l'usage le veut dans ce genre de situation. En outre, l'office accomplit les mesures de surveillance «normales» telles que les inspections générales ou le contrôle des rapports techniques et opérationnels.

L'intensification de la surveillance a fait ses preuves

Les neuf premiers mois des activités aériennes de Swiss ont montré clairement ceci: la surveillance intensifiée exercée par l'OFAC a fait ses preuves. Grâce au crédit supplémentaire de 1,9 million de francs octroyé par le Conseil fédéral et la délégation des finances du Parlement en faveur des dépenses affectées au personnel, l'office a pu engager les experts supplémentaires nécessaires et, partant, créer les conditions propres à assurer le mieux possible la transition de Swissair et Crossair à Swiss. Eu égard aux circonstances difficiles persistantes et au fait que la phase de consolidation de Swiss n'est pas encore achevée, cette surveillance accrue devra être poursuivie au moins pendant les deux prochaines années.

A P P E N Z E L L



Chronologie de la création de Swiss

13 janvier

Convoqué aux urnes, le corps électoral zurichois approuve une participation du canton au capital-actions de Crossair à hauteur de 300 millions de francs.

15 janvier

Crossair reprend de Swissair la responsabilité commerciale de 17 lignes européennes. Six liaisons restent encore, provisoirement, en mains de Swissair.

31 janvier

Crossair lève le voile sur le nom de la nouvelle compagnie aérienne suisse: elle sillonnera le ciel sous le sigle Swiss, sa dénomination complète étant Swiss Air Lines. A mi-avril, ce nom est modifié en Swiss International Air Lines pour des considérations juridiques.

4 mars

Crossair reçoit du DETEC les concessions de routes pour les liaisons supplémentaires planifiées à partir de l'horaire d'été (en priorité dans le trafic long-courrier).

27 mars

L'OFAC délivre à Crossair l'autorisation d'exploitation étendue au secteur long-courrier.

31 mars

Swiss entre en fonction avec le passage à l'horaire d'été.

1er avril

Le dernier vol effectué sous les couleurs de Swissair atterrit à Zurich en provenance du Cap.

12 juin

Par 95 voix contre 82, le Conseil national s'oppose à la création d'une commission d'enquête parlementaire (CEP) chargée d'analyser la débâcle de Swissair. Lors de la session de printemps, la Chambre du peuple avait approuvé par 89 voix contre 88 une initiative parlementaire similaire déposée par le PDC.

1er août

En réaction à une accumulation d'incidents techniques, Swiss met en place une task force. Celle-ci estime qu'il est indiqué de renforcer le personnel de la division technique.

15 août

Dans la flotte des Embraer-145, trois experts internes non agréés ont fait passer des examens de pilotes. L'OFAC doit invalider les examens de 50 pilotes, et ordonner leur répétition.

19 septembre

La Commission de gestion (CdG) du Conseil des Etats présente son rapport final relatif à la débâcle de Swissair. Elle atteste que l'OFAC a accompli correctement sa fonction de surveillance. Elle demande cependant au Conseil fédéral de créer les bases permettant d'accorder à l'avenir une plus grande attention à la capacité économique des compagnies aériennes.

19 novembre

Swiss annonce un programme d'optimisation aboutissant à la mise hors service de cinq avions et à la suppression de 300 emplois.

12 décembre

Le Conseil des Etats accepte le rapport de sa CdG ainsi que les sept interventions (2 motions et 5 postulats) et les dix recommandations qu'il contient.

13 décembre

Swiss annonce les adaptations prévues de son réseau de routes. Outre la réduction ou l'extension de fréquences sur certaines routes, la compagnie abandonne diverses lignes, notamment la liaison Lugano-Berne-Paris.



Copies de licences de
pilote pour une autorisation
d'exploitation

**Deux exemples
d'obstacles administratifs
pour Swiss**

Outre les conditions opérationnelles et structurelles que Crossair devait remplir pour pouvoir reprendre, sous le pavillon de Swiss, les vols long-courriers de Swissair, il lui fallut encore surmonter de nombreux obstacles formels d'ampleurs diverses. Deux exemples.

Avec l'autorisation d'exploitation élargie et les concessions de routes, Crossair ne disposait que de la moitié du feu vert l'autorisant à exploiter les lignes de la défunte Swissair sous le nouveau nom de Swiss. La seconde moitié devait être obtenue sous la forme d'autorisations d'exploitation délivrées par les pays de destination. Force a été de constater que les différences pouvaient être considérables quant aux exigences à remplir par Crossair. Alors que la plupart des pays européens se contentèrent de recevoir une simple lettre de l'OFAC leur annonçant que Crossair était la nouvelle compagnie désignée par la Suisse pour exercer les droits de trafic convenus par les accords internationaux bilatéraux, d'autres pays demandèrent à en savoir un peu plus sur cette compagnie aérienne qui leur était inconnue.

Certains pays se sont satisfaits de la preuve que Crossair répondait aux normes des Autorités conjointes de l'aviation (Joint Aviation Authorities JAA) pour lui octroyer une licence de transporteur aérien (Air Operator Certificate, AOC). D'autres, en revanche, demandèrent plus d'informations. Ainsi, par exemple, l'autorité aéronautique d'un pays demanda, en plus de l'autorisation d'exploitation suisse et de la concession de route, un bilan des trois derniers exercices ainsi que des informations sur la limite de couverture de l'assurance responsabilité civile. En outre, Crossair dut lui présenter les copies de toutes les licences des pilotes auxquels elle prévoyait de confier des vols à destination de ce pays.

Changement «volant»

De même que toute automobile circulant sur la route doit être munie d'un permis de circulation, les avions ont besoin de différents documents officiels qui doivent toujours se trouver à bord. A l'instar du registre des véhicules tenu par les services cantonaux des automobiles, l'aviation civile connaît un registre matricule, dans lequel sont inscrits tous les aéronefs immatriculés en Suisse, du jet long-courrier au ballon à air chaud. Pour pouvoir utiliser les avions court et long-courriers de Swissair - 26 de chaque - au 31 mars, Crossair dut donc transférer les documents officiels dans les délais et faire inscrire ces avions sous son nom dans le registre matricule.

Cette opération qui, en théorie, semble être une procédure administrative simple, se révéla être en réalité une affaire foisonnant de détails extrêmement épineux. En effet, sur tous les documents - certificats d'assurance, procurations, contrats, attestations, autorisations et autres - il fallut changer de détenteur alors même que les avions continuaient à voler. On effectua donc un «changement volant» au sens propre du terme: l'OFAC remit préalablement à Crossair les documents modifiés en complément des anciens, afin que les machines puissent circuler réglementairement jusqu'au 30 mars sous le nom de Swissair puis, dès le 31 mars, sous l'emblème de Crossair.

Cependant, comme il n'était pas possible d'effectuer à l'avance le transfert dans le registre matricule, certains bureaux de l'OFAC se transformèrent en une véritable fourmilière le dernier week-end de mars. Le samedi soir, Crossair apporta à Berne les attestations et les formulaires nécessaires au changement de mains, et dont il fallut immédiatement vérifier l'intégralité. Le dimanche matin, on procéda au changement de détenteur pour chacun des avions. Au bout de 15 heures de laborieux travaux d'écriture et de copie, toutes les conditions administratives légales étaient enfin remplies pour que Crossair puisse envoyer partout dans le monde, sous le nom de Swiss, les 52 machines supplémentaires.



L'OFAC a rempli sa mission

de surveillance

L'analyse de la crise de
Swissair par la Commission de
gestion du Conseil des Etats

Quel rôle a joué la Confédération dans la débâcle de Swissair? Cette question a incité la Commission de gestion (CdG) du Conseil des Etats à diligenter une enquête peu après le déclenchement de la crise. Dans son rapport publié en automne 2002, la CdG atteste que l'OFAC a accompli correctement sa fonction de surveillance. Elle a néanmoins demandé d'étendre la surveillance économique exercée sur les entreprises suisses de transport aérien.

Immédiatement après le grounding de Swissair, le public s'est mis à la recherche des coupables. Si, d'emblée les critiques se tournèrent vers la tête du SAirGroup et vers les deux grandes banques, l'UBS et le Credit Suisse, très vite des reproches furent adressés aux autorités fédérales. Des voix fortes s'élevèrent pour dire qu'elles auraient dû repérer plus tôt la crise, et intervenir avec plus de fermeté. Ces critiques n'épargnèrent pas l'OFAC. Certains prétendirent que l'autorité de surveillance aurait renouvelé l'autorisation d'exploitation de Swissair en décembre 2000 alors même qu'elle aurait eu connaissance des difficultés financières dans lesquelles se trouvait le groupe.

CdG et non pas CEP

Au Parlement, la première à réagir fut la CdG du Conseil des Etats, qui lança une enquête dix jours après l'immobilisation de la flotte de Swissair. En plus de questions générales, elle voulait en particulier déterminer si les conditions étaient véritablement réunies pour prolonger l'autorisation

d'exploitation de Swissair. Quelques semaines plus tard, les groupes PDC et UDC du Conseil national déposèrent chacun une initiative parlementaire dans le but de charger une commission d'enquête parlementaire (CEP) de faire toute la lumière sur les éventuelles responsabilités de la Confédération dans la débâcle de Swissair. Tandis que l'intervention de l'UDC échouait lors de la session de printemps 2002, le Conseil national a approuvé celle du PDC par 89 voix contre 88. Par la suite, compte tenu notamment des investigations déjà avancées de la CdG, la Chambre du peuple refusa lors de la session d'été - par 95 voix contre 82 - la décision élaborée en faveur de la création d'une CEP.

La CdG intervint encore auprès de l'OFAC, en octobre 2001, et demanda, via un volumineux catalogue de questions, des informations sur les modalités de l'octroi d'autorisations d'exploitation et la signification de la capacité économique d'une entreprise dans ce cadre. S'ensuivirent des auditions de représentants de l'office, un nouveau catalogue de questions ainsi que plusieurs séances avec les deux experts du droit aéronautique, Philippe RoCHAT et Regula Dettling-Ott, qui rédigèrent, à l'intention de la CdG, une expertise précisant l'obligation de surveillance incombant à l'OFAC envers Swissair. Le résultat de tous ces renseignements, entretiens, auditions et résumés a été publié en septembre 2002 sous la forme du rapport de 226 pages de la CdG.

Le retrait de l'autorisation d'exploitation ne relève pas des compétences de l'OFAC

Dans ce rapport, l'organe de contrôle du Parlement atteste que l'OFAC a rempli sa fonction de surveillance envers Swissair conformément aux dispositions légales. De même, la CdG considère juste le fait que, dans l'optique de la sécurité des opérations de vol, l'office ait accordé plus de poids aux aspects opérationnels et techniques qu'à la situation économique globale de l'entreprise lors du renouvellement de l'autorisation d'exploitation à fin 2000. Dans son résumé, elle a même fait un pas de plus: «En décembre 2000, ni les dispositions légales et réglementaires, ni les circonstances n'auraient permis à l'OFAC de refuser de renouveler l'autorisation d'exploitation de Swissair.»

Cependant, la CdG a considéré sans équivoque qu'avec l'entrée en vigueur en juin 2002 de l'accord sur le transport aérien passé avec l'UE, des critères plus sévères auraient dû avoir cours en Suisse quant à l'analyse «aux rayons X» de la situation économique d'une compagnie. Ainsi, la directive ad hoc de l'UE permet, par exemple, à une autorité de surveillance de retirer une autorisation d'exploitation lorsqu'elle n'est plus convaincue qu'une compagnie aérienne dispose de moyens financiers suffisants pour pouvoir financer son exploitation durant les douze mois suivants. En outre, la CdG a formulé à l'intention du Conseil des Etats dix recommandations, cinq postulats et deux motions. Ceux-ci devraient servir, d'une part, à définir plus clairement les attributions et les compétences des services fédéraux en matière de surveillance des entreprises suisses de transport aérien et, d'autre part, à installer un système de détection précoce afin d'épargner à la Suisse de revivre un nouvel atterrissage forcé à l'image de celui de Swissair.



Janvier

Le Conseil fédéral approuve la première série de fiches de coordination relatives au plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Elle englobe sept aérodromes régionaux, un aérodrome militaire et quatre champs d'aviation.

Février

Suite aux attentats terroristes du 11 septembre 2001, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) entérine un instrument de contrôle obligatoire pour les mesures de sûreté mises en œuvre par les Etats membres.

Mars

A la faveur de la 3e procédure de coordination relative au plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) concernant le nouveau règlement d'exploitation de l'aéroport de Zurich, le nombre des variantes est ramené de cinq à trois.

Avril

D'entente avec les forces aériennes et l'Exposition nationale, l'OFAC déclare l'espace aérien autour des arteploges zones à éviter pendant toute la durée d'Expo.02, cela pour des motifs de sécurité.

Mai

Quatre variantes détaillées de la conception opérationnelle de l'aéroport de Zurich sont présentées lors de la 4e séance de coordination relative au PSIA. Il apparaît que les divergences entre les modèles de répartition et ceux de canalisation du trafic se sont amenuisées.

Juin

L'accord bilatéral sur le transport aérien passé avec l'UE entre en force en même temps que six autres dispositions. Il met progressivement les compagnies aériennes suisses sur un pied d'égalité avec les compagnies européennes dans la grande zone communautaire.

Par 105 voix contre 79, le Conseil national refuse d'entrer en matière sur l'accord aérien passé avec l'Allemagne. Le dossier est transmis au Conseil des Etats.

Juillet

Le 1er juillet, au-dessus d'Überlingen (D), un avion cargo américain entre en collision avec un avion charter transportant des passagers de la République russe de Baschkirie. Les 71 personnes à bord des deux avions, en majorité des enfants, sont tués. Quelques jours plus tard, l'OFAC ordonne à Skyguide, qui est aussi chargé de contrôler cet espace aérien délégué par l'Allemagne, de prendre des mesures provisionnelles. En particulier, Skyguide n'est plus autorisée à faire surveiller les secteurs de transit dans l'espace aérien supérieur par un seul contrôleur radar.

Août

Le processus de coordination du PSIA relatif à la future conception opérationnelles de l'aéroport de Zurich trouve son épilogue lors de la 5e séance. C'est la variante «BV2 optimisée» qui recueille le plus de suffrages de la part des partenaires (Confédération, cantons, aéroports de Zurich et Bâle, Skyguide ainsi que Swiss). A la différence du régime d'exploitation actuel, elle admet une meilleure répartition des mouvements d'avions.

Septembre

Mu par les discussions engendrées par les graves accidents survenus au cours des 30 derniers mois, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) charge l'institut aéronautique hollandais NLR de réaliser une expertise sur la sécurité de l'aviation civile suisse. Il s'agit surtout d'examiner à la loupe la répartition des tâches, des compétences et des moyens, ainsi que la collaboration et les compétences techniques des services et organisations impliqués.

La Suisse reçoit un nouvel avion destiné au Conseil fédéral. La machine de type Citation Excel remplace le King Air 200 âgé de 20 ans. L'avion d'affaires biréacteur peut transporter six à huit personnes et sera utilisé pour les vols VIP de la Confédération.

Octobre

Le 27 octobre, la seconde mesure anticipée découlant de l'accord aérien avec l'Allemagne entre en vigueur. La réglementation applicable aux week-ends comporte une interdiction de survoler le sud de l'Allemagne les samedis, dimanches et jours fériés de 20.00 à 09.00 heures. La modification provisoire du règlement d'exploitation de l'aéroport de Zurich nécessaire à sa mise en application n'a été que partiellement approuvée par l'OFAC. En effet, il a ajourné sa décision sur les approches par le sud tant que des analyses supplémentaires ne seront pas effectuées dans le sillage du rapport de l'impact sur l'environnement.

L'instruction aéronautique préparatoire doit être rendue plus attractive: un nouveau projet est présenté au public. Baptisé «Sphair - Exploring Aviation Talent» et recourant à l'Internet, il devrait intéresser davantage de jeunes à l'aviation.

Novembre

Le DETEC décide d'autoriser en Suisse les avions appelés Ecolight. L'OFAC élaborera les critères de certification requis en collaboration avec l'Aéro-Club de Suisse. Les premiers de ces Ecolights monoplaces ou biplaces voleront au plus tôt au début de 2004. En revanche, la catégorie des ULM demeure interdite.

Le Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation (BEAA) informe sur l'état des investigations relatives à l'accident de l'avion Crossair près de Bassersdorf en novembre 2001. La majorité des huit recommandations de sécurité publiées

par le BEAA ont déjà été mises en pratique par l'OFAC.

Après 21 mois de travaux, l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse inaugure l'extension nord du terminal en présence du Conseiller fédéral Moritz Leuenberger (Suisse) ainsi que du Secrétaire d'Etat Dominique Bussereau (France).

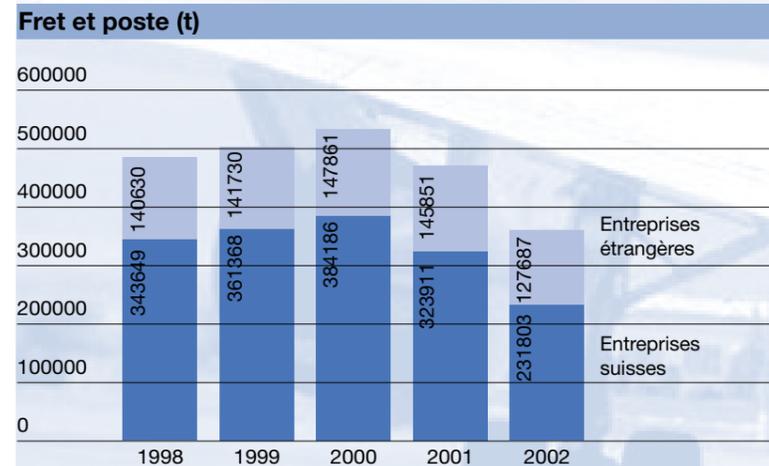
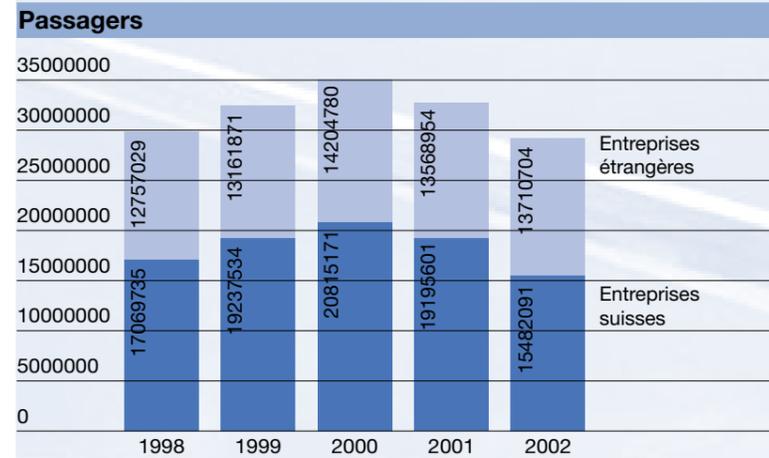
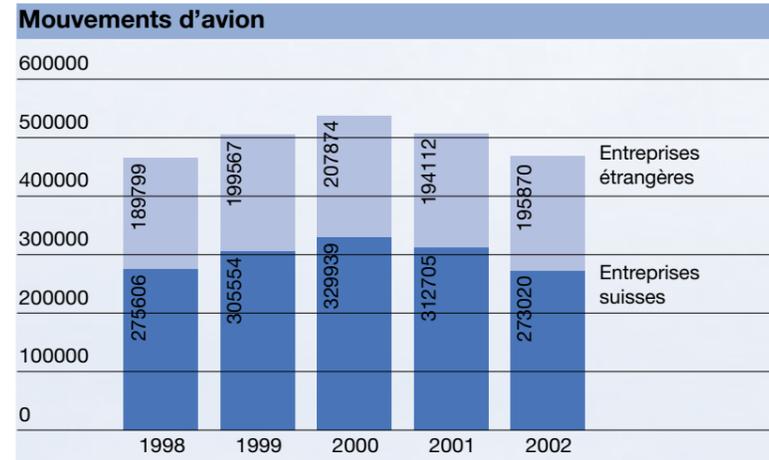
Le directeur de l'OFAC, André Auer, est nommé vice-président du Provisional Council d'Eurocontrol à Bruxelles pour 2003 et 2004.

Décembre

Le Conseil des Etats renvoie l'accord aérien à sa Commission transports et télécommunications. Cette démarche sert deux objectifs: premièrement gagner du temps afin de pousser plus avant l'analyse des retombées économiques sur l'aéroport de Zurich et sur la compagnie aérienne Swiss; secondement, donner l'occasion au Conseiller fédéral Moritz Leuenberger, dans le cadre d'un entretien préliminaire avec le ministre allemand des transports Manfred Stolpe, d'entrevoir une éventuelle marge de négociation sur les aspects particulièrement contestés.

La première séance du comité mixte Suisse-UE se tient à Bruxelles. Cet organe a pour mission de garantir l'application réglementaire de l'accord bilatéral sur le transport aérien. Il aborde également la question de l'aide étatique aux compagnies aériennes. La délégation suisse souligne que les faits survenus avant l'entrée en vigueur de l'accord ne peuvent pas relever de la compétence du comité.

Faits
L'aviation civile
et Chiffres
suisse en 2002



Aéroports

	1998	1999	2000	2001	2002
Aéroports nationaux	3	3	3	3	3
Aéroports régionaux	8	8	10	10	10
Aérodromes	39	39	44	44	44
Champs d'aviation pour hélicoptères	25	25	26	26	26

Entreprises

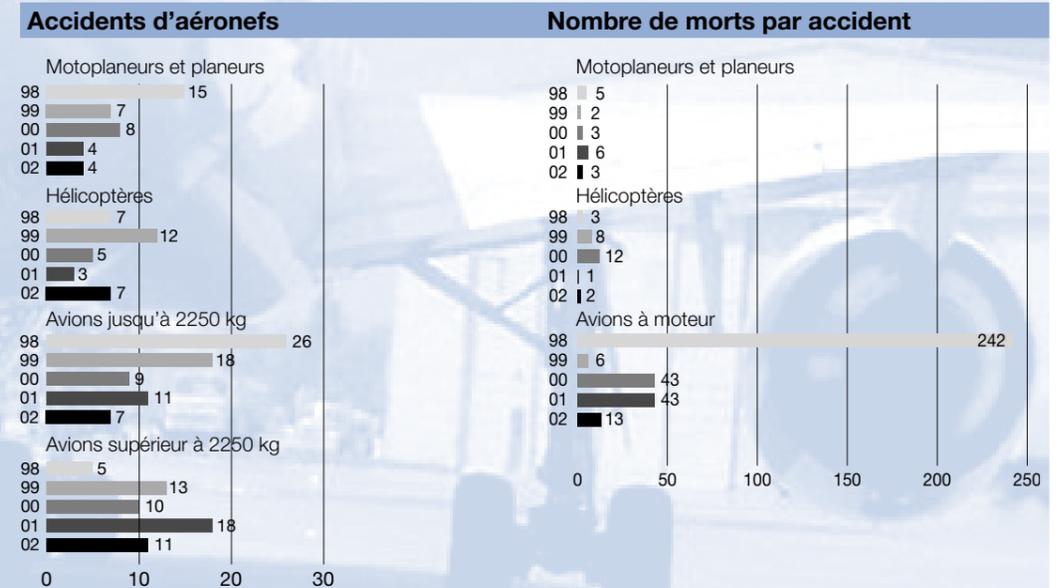
	1998	1999	2000	2001	2002
Entreprises du trafic de lignes	5	5	5	5	2
Entreprises sans trafic de lignes	172	162	172	182	169
Entreprises d'entretien	93	92	94	91	89
Ecoles d'aviation	146	150	149	147	138

Registre matricule des aéronefs

	1998	1999	2000	2001	2002
Avions à moteur	2005	2011	2014	2024	1992
Hélicoptères	244	246	254	266	265
Motoplaneurs	228	232	246	252	260
Planeurs	1046	1033	1024	1028	1016
Ballons	510	493	504	492	490
Dirigeables	6	6	6	5	7

Nombre de licences valides

	1998	1999	2000	2001	2002
Pilote privé	6866	6751	6792	6336	6294
Pilote professionnel	1318	1384	1421	1396	1399
Pilote de ligne	1837	2036	2223	2160	2185
Pilote d'hélicoptère	1033	1039	1008	951	950
Pilote de planeur	3279	3181	3145	3040	2977
Pilote de ballon	474	456	449	451	427
Validation de licences étrangères	590	560	420	287	196
Mécanicien navigant	62	42	14	14	16
Radiotéléphoniste navigant	45	32	30	30	30



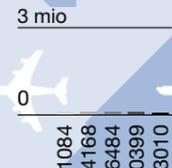
Nombre de passagers au départ de la Suisse vers les continents

Amérique du Nord

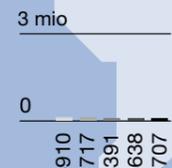
3 mio



Amérique centrale



Amérique du Sud



Europe

12 mio



Asie

3 mio



Afrique

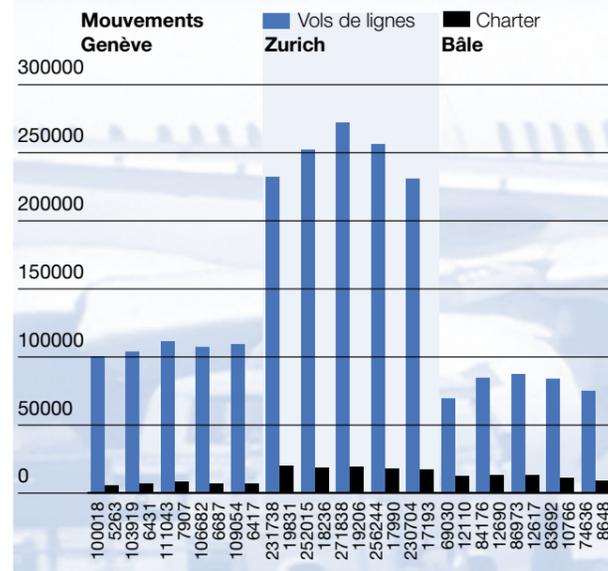
3 mio



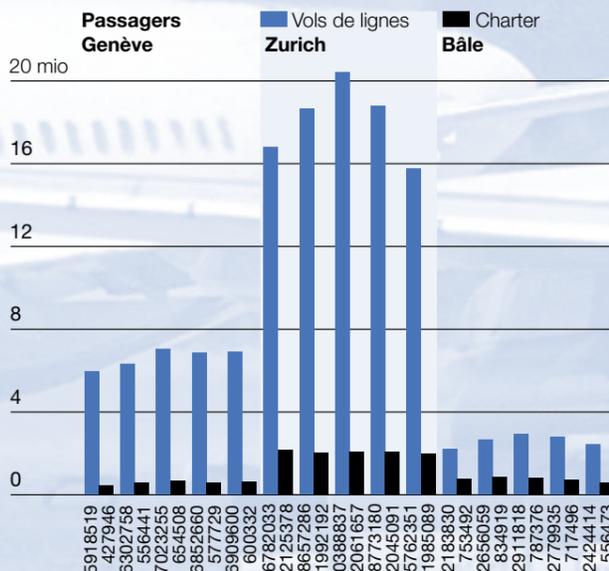
Nombre de passagers au départ de la Suisse vers les pays d'Europe

vers	1998	1999	2000	2001	2002
Albanie	24569	24409	30835	27522	22604
Allemagne	1389777	1568564	1714305	1659146	1445372
Autriche	462840	485685	501159	455543	397466
Belgique	297904	331852	386482	374181	287164
Bulgarie	24213	24312	25394	26444	29123
Croatie	40429	39021	38494	38436	31699
Danemark	186593	250330	270017	275378	260281
Espagne	1205757	1309734	1412812	1328908	1188200
Féd. de Russie	129524	117622	136195	141582	127489
Finlande	86415	98305	102224	97886	69408
France	1318441	1497611	1668152	1494941	1408758
Grande-Bretagne	1612774	1816753	1959922	1912217	1987486
Grèce	415152	400262	421106	387751	365260
Hollande	511031	521654	600489	553360	536374
Hongrie	112079	129145	138812	123727	93467
Irlande	56710	69669	57294	37340	40572
Islande	4142	4605	3502	3266	3012
Italie	594675	667367	765964	691099	539863
Luxembourg	49324	54149	62888	55667	43119
Macédoine	81441	169957	150382	72758	80538
Malte	52720	52307	52285	50103	29927
Norvège	68426	64924	73240	78461	51301
Pologne	60049	82685	107227	101870	83164
Portugal	312369	336316	359585	329246	302481
Roumanie	55251	66884	66949	62643	59568
Slovaquie	11972	1275	8	123	5311
Slovénie	33175	41043	38567	31745	23379
Suède	185178	216547	247814	212911	177354
Suisse	1497467	1576194	1539465	1383452	1000145
Tchéquie	121520	133493	133858	126717	100253
Turquie	334226	286113	356637	376315	364480
Ukraine	31254	32175	36532	34893	25032
Yougoslavie	115193	24445	170910	241485	234902

Vols de lignes et charter 1998-2002

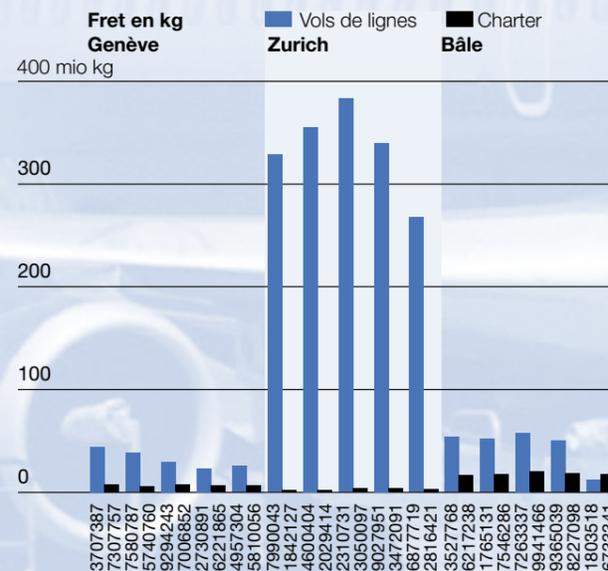


Suisse total 2002
Lignes: 436018 / Charter: 32872 / Total: 468890

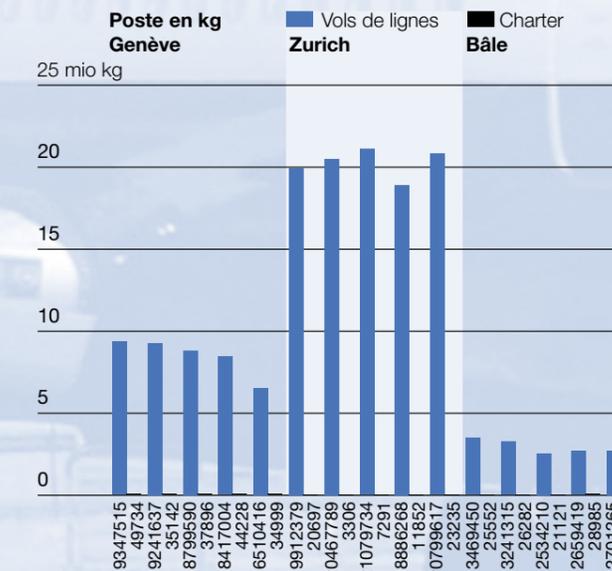


Suisse total 2002
Lignes: 25550674 / Charter: 3166327 / Total: 28717001

Vols de lignes et charter 1998-2002



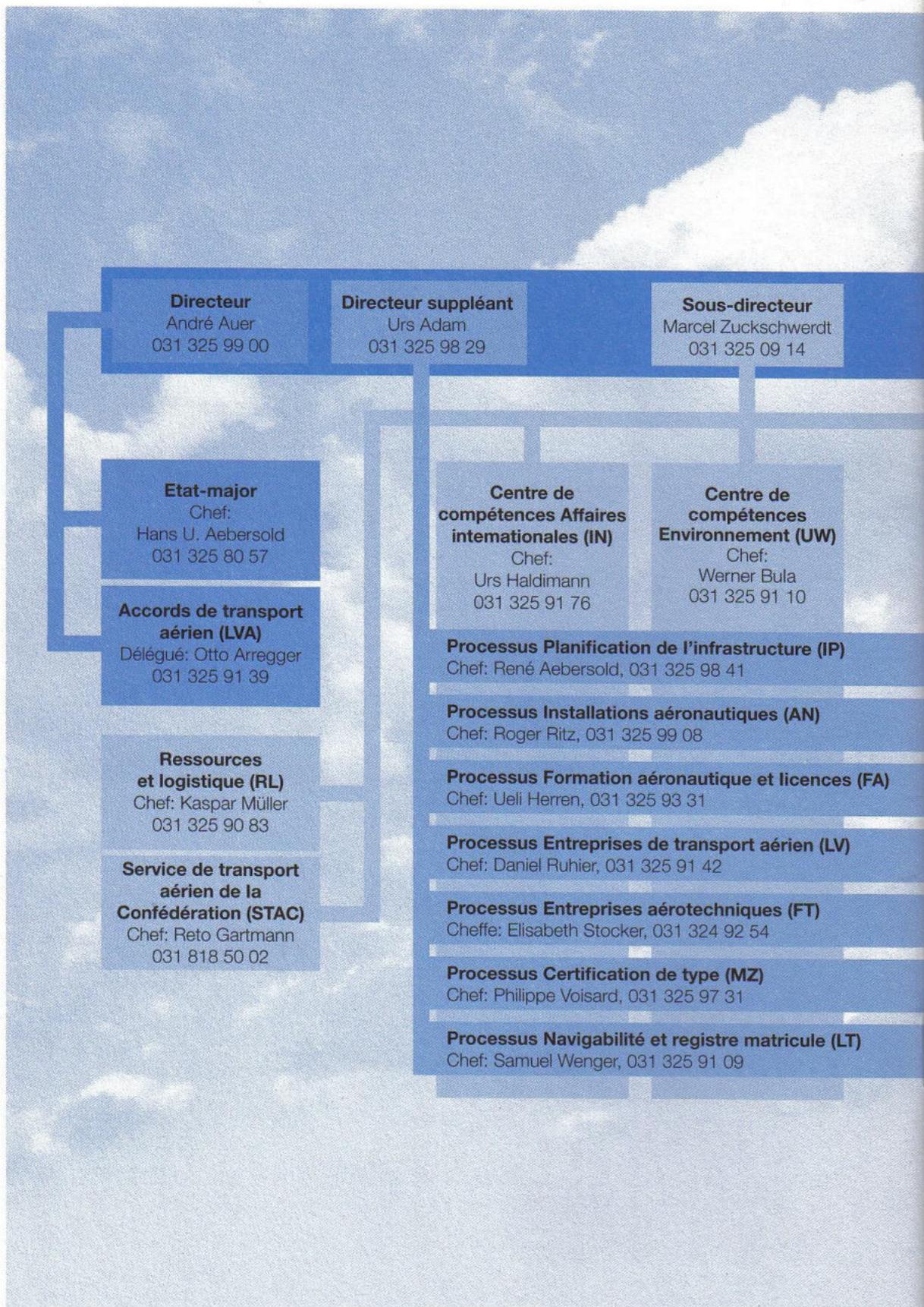
Suisse total 2002
Lignes: 304036070 / Charter: 25359838 / Total: 329395908

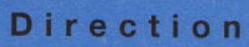


Suisse total 2002
Lignes: 30016625 / Charter: 77929 / Total: 30094554

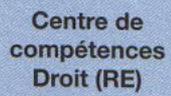
**Structure
organisationnelle
de l'OFAC**

22



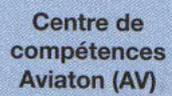


Direction



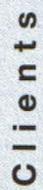
**Centre de
compétences
Droit (RE)**

Chef:
Peter Krüger
031 325 90 92



**Centre de
compétences
Aviation (AV)**

Chef:
Jean-Rodolphe Willi
031 325 91 84



Clients

