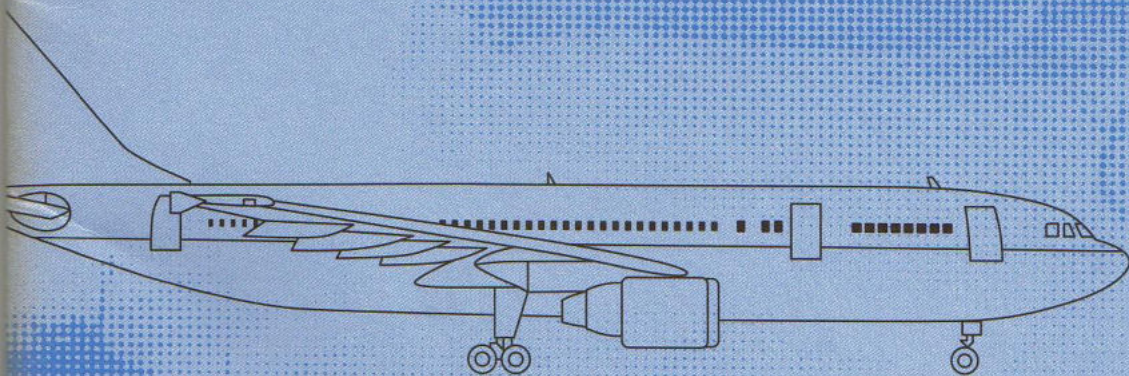
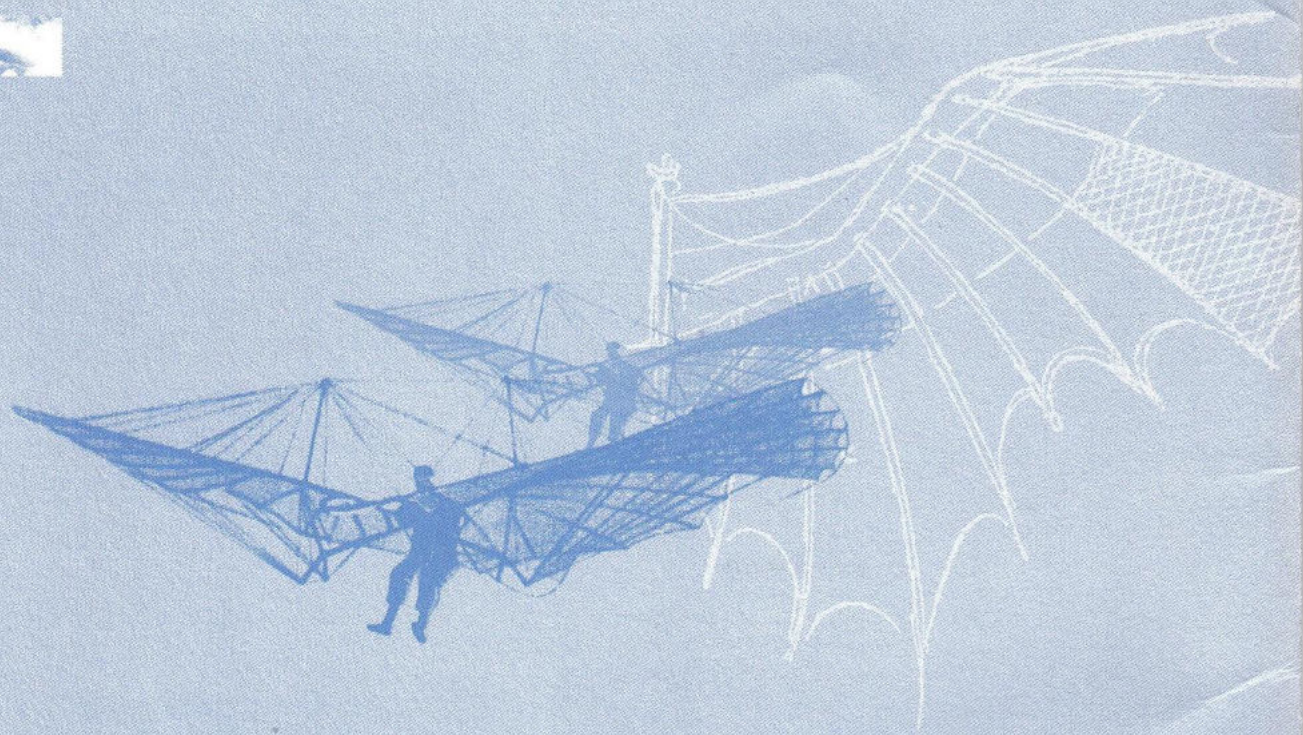


**L'aviation
civile suisse
2003**



**Office fédéral
de l'aviation
civile**



Sommaire

Éditorial	4
Topas ou le défi d'un nouvel OFAC	5
Topas au quotidien	12
La surveillance de la sécurité à l'épreuve de Topas	14
L'OFAC et l'aviation civile en 2003	16
Faits et chiffres	19
L'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: Hanns Fuchs, journaliste, 6002 Lucerne
(pages 5 à 15) et Information OFAC (pages 16 et 17)
Réalisation graphique:
Roland Hirter, graphiste, 3012 Berne

Renseignements:
Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)
Statistique
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: 1424-5094



L'année 2003 aura de nouveau été une année tumultueuse pour l'OFAC. Si 2002 était placée sous le signe du lancement de la nouvelle compagnie aérienne nationale Swiss, l'année qui s'est achevée aura vu le thème de la sécurité dans l'aviation civile suisse occuper le devant de la scène.

L'institut néerlandais NLR, qui avait été chargé par le DETEC d'examiner le système de sécurité aérienne suisse, a publié comme prévu le résultat des ses investigations dans le courant de l'été. Les experts ont constaté que le niveau de sécurité, s'il demeurait toujours «adéquat», avait néanmoins reculé ces dernières années. Ces conclusions ont amené l'OFAC à développer un projet baptisé Topas – pour Topping Aviation Safety – afin de mettre en œuvre les recommandations du rapport NLR.

Ce dernier préconise en particulier de réorganiser l'office en veillant à établir une séparation stricte entre les tâches relevant de la politique aéronautique et celles concernant la surveillance de la sécurité.

Le 29 août 2003, le conseiller fédéral Moritz Leuenberger annonçait que le directeur en exercice André Auer quittait ses fonctions avec effet immédiat et que la réorganisation prévue serait engagée par une nouvelle direction. A la demande du chef du département, j'ai donc cumulé à partir du 1er septembre les fonctions de directeur de l'OFT et celles de directeur de l'OFAC.

Se retrouver subitement à piloter un avion tout en assurant sa maintenance en plein vol n'est pas chose aisée. Plusieurs dossiers brûlants ont néanmoins pu être résolus ou désamorçés, à l'instar des procédures d'approche de l'aéroport de Lugano-Agno, de la polémique relative aux avions interdits de vol ou de l'introduction des approches par le sud à Zurich. Surtout, nous avons assuré l'assise du «nouvel OFAC».

Nommé par le Conseil fédéral, Raymond Cron prendra les rênes de l'office à partir du 1er mai 2004. Il lui incombera de poursuivre le projet Topas, pour lequel des effectifs supplémentaires seront nécessaires. L'OFAC, après avoir soigneusement préparé le terrain, a déposé une demande en ce sens qui a de bonnes chances d'aboutir en dépit de la situation difficile que connaissent les finances fédérales. L'office possède donc avec Topas tous les atouts pour contribuer de manière déterminante à ramener la sécurité de l'aviation civile suisse à un excellent niveau.

Je souhaite plein succès au nouveau directeur et adresse mes plus sincères remerciements aux collaborateurs de l'OFAC pour le travail réalisé durant cette période mouvementée.

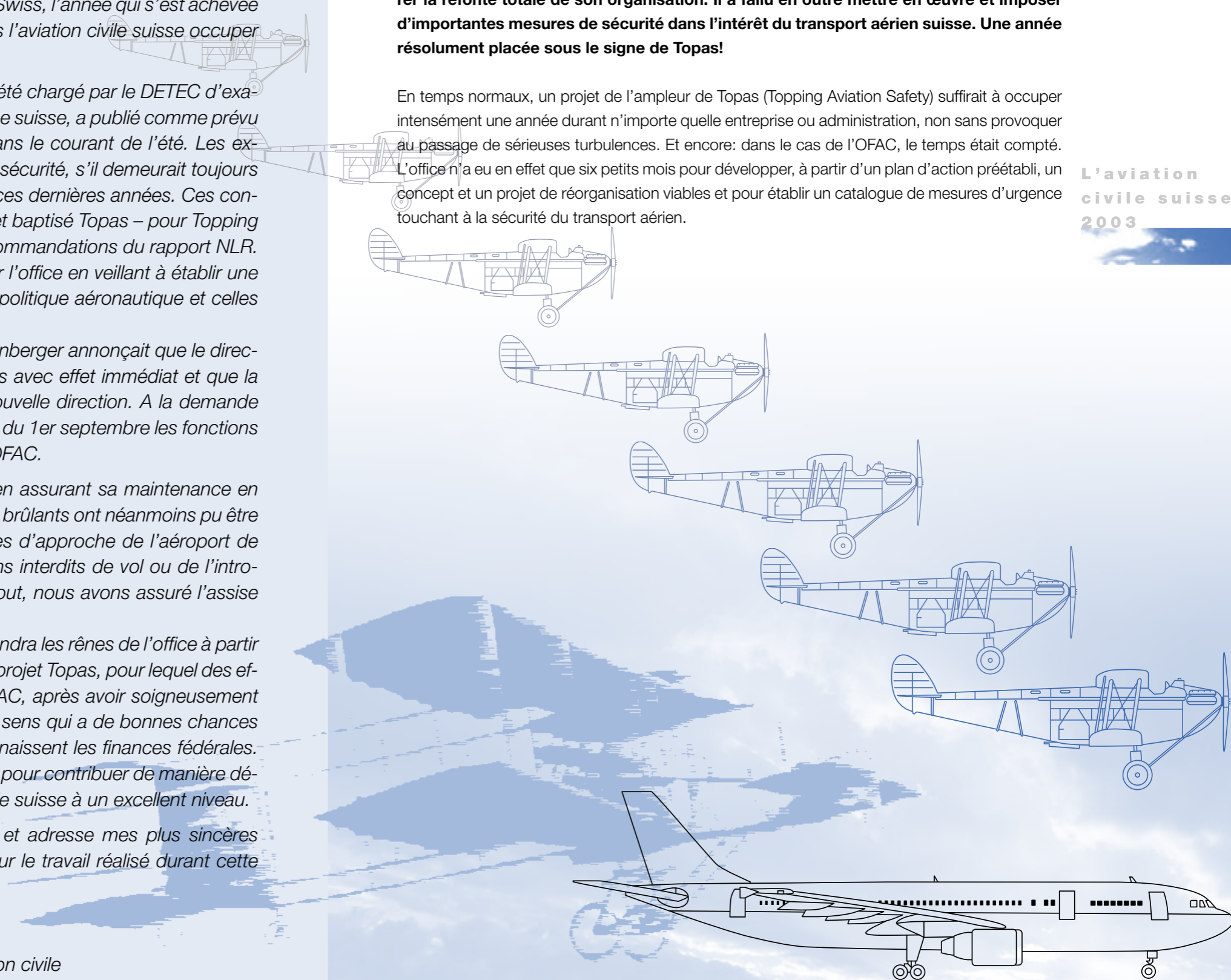
Max Friedli

Directeur par intérim de l'Office fédéral de l'aviation civile

Topas ou le défi
d'un nouvel OFAC

Jamais l'Office fédéral de l'aviation civile n'avait traversé une année aussi marquante que 2003. En plus de tâches courantes, passablement complexes, l'OFAC a dû préparer la refonte totale de son organisation. Il a fallu en outre mettre en œuvre et imposer d'importantes mesures de sécurité dans l'intérêt du transport aérien suisse. Une année résolument placée sous le signe de Topas!

En temps normaux, un projet de l'ampleur de Topas (Topping Aviation Safety) suffirait à occuper intensément une année durant n'importe quelle entreprise ou administration, non sans provoquer au passage de sérieuses turbulences. Et encore: dans le cas de l'OFAC, le temps était compté. L'office n'a eu en effet que six petits mois pour développer, à partir d'un plan d'action préétabli, un concept et un projet de réorganisation viables et pour établir un catalogue de mesures d'urgence touchant à la sécurité du transport aérien.



Topas est né dans un contexte mouvementé. Le projet a en effet pour toile de fond la série noire qui a frappé l'aviation civile suisse à partir de 1998: chute d'un appareil de Swissair à Halifax, accidents de deux vols Crossair à Nassenwil et à Bassersdorf, collision entre deux avions au-dessus d'Überlingen, crise et débâcle de la compagnie Swissair. Autant d'événements qui ont suscité des interrogations quant à la surveillance de la sécurité dans l'aviation civile suisse et à la qualité de la politique aéronautique, interrogations auxquelles s'est chargée de répondre l'étude du Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR), institut néerlandais réputé mandaté par le DETEC.

Objectif: restructurer et intensifier

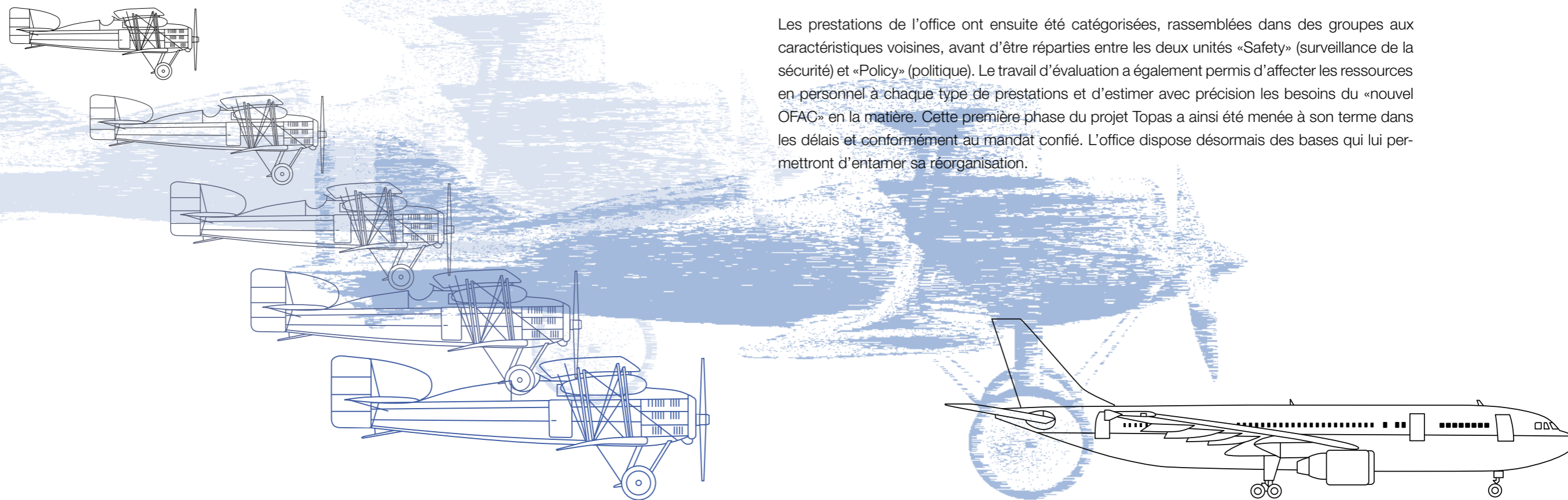
L'expertise a été présentée au public le 1er juillet 2003 par le conseiller fédéral Moritz Leuenberger. En substance, les experts néerlandais constatent que la surveillance exercée par les autorités suisses dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile ne s'est pas adaptée aux évolutions qui ont marqué les années 90. A leurs yeux, le niveau de sécurité de la Suisse reste néanmoins toujours supérieur à la moyenne, même s'il a baissé au cours des dernières années. Des mesures s'imposent en particulier dans le domaine de la gestion de la sécurité. L'étude NLR ne s'est toutefois pas contentée de dresser un état des lieux. Le mandat confié à ses auteurs comprenait également la formulation de recommandations visant à esquisser les contours d'une organisation moderne de la surveillance étatique du trafic aérien.

Deux des conclusions du rapport revêtaient une importance particulière pour l'OFAC. Premièrement, les experts néerlandais recommandaient d'opérer une séparation stricte au sein de l'office – sur le plan du personnel et de l'organisation – entre l'unité chargée de la sécurité et celle chargée de la politique aéronautique. Deuxièmement, ils préconisaient un renforcement des activités de surveillance et de régulation de l'OFAC et l'augmentation des moyens lui permettant d'accomplir ses tâches. Autrement dit, l'OFAC était condamné à se restructurer. Un plan d'action en vue de la modernisation de la surveillance de la sécurité dans l'aviation civile a été établi à la mi-août par Markus Mohler, le délégué à la sécurité nommé par le conseiller fédéral Moritz Leuenberger. Le projet Topas – pour Topping Aviation Safety – était né. Développé en un temps record par l'office, le projet doit permettre la mise en œuvre des recommandations du NLR. Il comprend deux volets: Topas externe, qui concerne les recommandations adressées par le NLR au secteur aérien (Skyguide, compagnies d'aviation, aéroports nationaux) et Topas interne, qui porte sur les recommandations à mettre en œuvre au sein de l'office.

Priorités: simplifier et réorganiser

La réorganisation a touché en tout premier lieu les affaires «internes». Une équipe de projet placée sous la direction de Claudio Pacozzi s'est attelée à la tâche à partir de septembre 2003. La première étape a consisté à établir un catalogue des prestations de l'OFAC sur la base d'une enquête réalisée auprès de chaque unité d'organisation, puis à en vérifier la validité. Ce travail de deux mois a permis de dénombrer 600 prestations de service. A l'analyse, il est apparu que celles-ci pouvaient être ramenées à 200 en faisant jouer les mécanismes de coordination et de coopération.

Les prestations de l'office ont ensuite été catégorisées, rassemblées dans des groupes aux caractéristiques voisines, avant d'être réparties entre les deux unités «Safety» (surveillance de la sécurité) et «Policy» (politique). Le travail d'évaluation a également permis d'affecter les ressources en personnel à chaque type de prestations et d'estimer avec précision les besoins du «nouvel OFAC» en la matière. Cette première phase du projet Topas a ainsi été menée à son terme dans les délais et conformément au mandat confié. L'office dispose désormais des bases qui lui permettront d'entamer sa réorganisation.

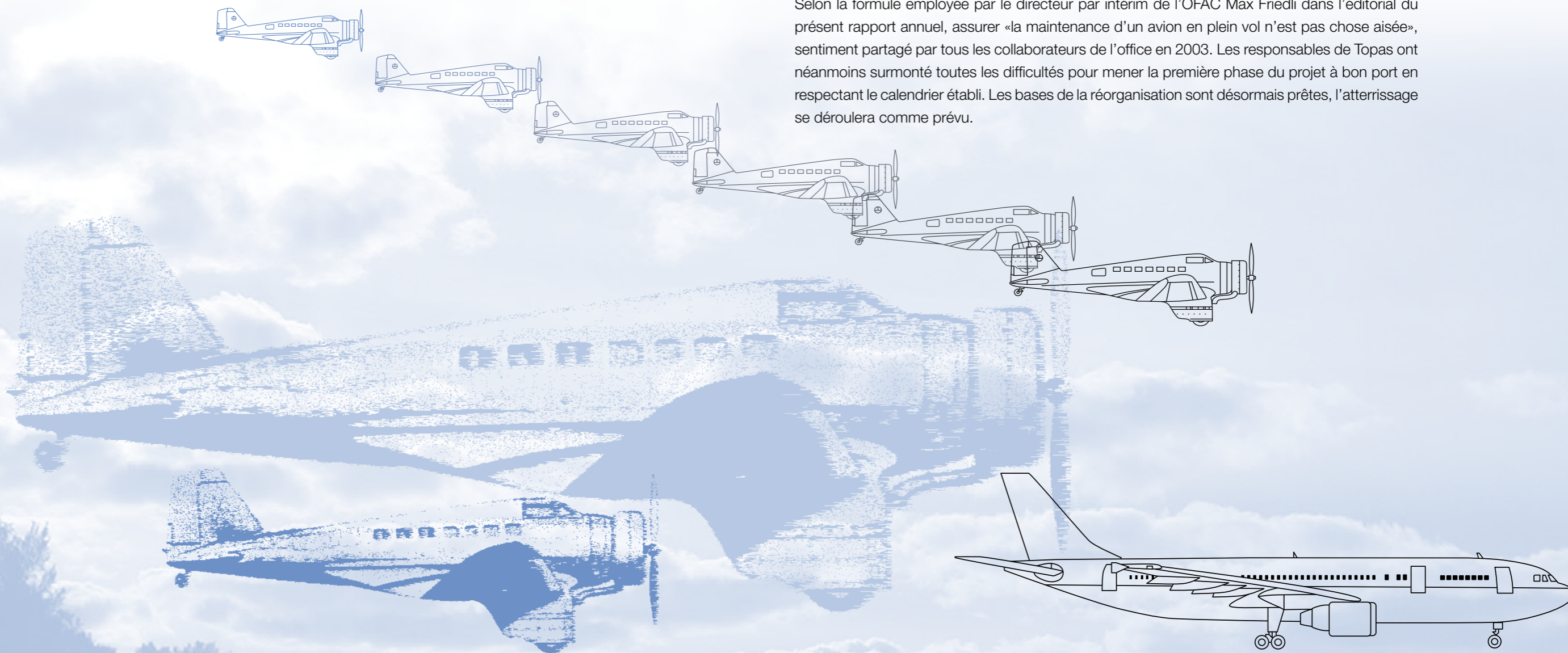


Les recommandations de l'étude NLR avaient déjà esquissé la forme que devrait prendre la future organisation de l'OFAC; à savoir la création de deux structures distinctes sous un même toit, l'une gérant les questions relevant de la surveillance de la sécurité, l'autre étant chargée des problèmes de politique aéronautique. Cette dichotomie a été reconnue et admise comme étant une condition sine qua non du renforcement des activités de surveillance de la sécurité. Ainsi que l'a expliqué Max Friedli le 25 septembre 2003 à l'occasion de sa première apparition devant les médias en tant que directeur par intérim de l'OFAC après le départ d'André Auer, Topas va procurer à l'office «ce qui lui fait manque: une véritable gestion de la sécurité et les instruments nécessaires pour réagir rapidement aux tendances négatives en matière de sécurité». Mais Max Friedli avertissait également que l'accroissement des activités liées à la sécurité et à la surveillance ne saurait être absorbé sans engagement de personnel supplémentaire.

Principe: privilégier la transparence et l'information

Le forum des cadres des 19 et 20 novembre a constitué une étape décisive dans le déroulement du projet Topas interne. Les débats y ont été animés et il a été question des forces et des faiblesses, des atouts et des handicaps de la désormais «ancienne» structure de l'OFAC. Il faut dire que Topas pose aux cadres et à l'ensemble des collaborateurs de l'office un défi psychologique: à peine la réorganisation entreprise en 2001 à la Maulbeerstrasse 9 à Berne était-elle achevée qu'il a fallu se remettre à l'ouvrage et tout bouleverser. A cet égard, ces discussions franches et ouvertes ont contribué de manière non négligeable à faire accepter cette réorganisation désormais inéluctable et à l'enraciner dans l'office. Les collaborateurs ont été tenus au courant de toutes les étapes. Mais surtout le projet Topas a occasionné un surcroît de travail considérable, le mandat fixé par l'étude NLR et le département exigeant la mise en œuvre sans tarder des mesures visant à renforcer la surveillance de la sécurité, non seulement à travers la réorganisation de l'office, mais également sur le plan opérationnel.

Selon la formule employée par le directeur par intérim de l'OFAC Max Friedli dans l'éditorial du présent rapport annuel, assurer «la maintenance d'un avion en plein vol n'est pas chose aisée», sentiment partagé par tous les collaborateurs de l'office en 2003. Les responsables de Topas ont néanmoins surmonté toutes les difficultés pour mener la première phase du projet à bon port en respectant le calendrier établi. Les bases de la réorganisation sont désormais prêtes, l'atterrissage se déroulera comme prévu.



Chronologie du

projet Topas

Été 2002

Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger charge le Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) à Amsterdam d'évaluer «si, en Suisse, les tâches de contrôle de la sécurité aérienne sont organisées de manière efficace».

30 juin 2003

Le NLR rend son rapport. En substance, les experts néerlandais observent que le niveau de sécurité de l'aviation civile suisse est toujours supérieur à la moyenne, bien qu'ayant baissé au cours des dernières années. Des mesures s'imposent, notamment dans le domaine de la gestion de la sécurité. L'étude propose une série de mesures de nature à maintenir la Suisse dans le peloton de tête des nations en matière de sécurité dans l'aviation civile.

30 juin

Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger nomme un délégué à la sécurité en la personne de M. Markus Mohler. Directement subordonné au chef du DETEC, le délégué à la sécurité est autorisé à donner des instructions à l'OFAC. Il est chargé d'élaborer un plan d'action pour la mise en œuvre des recommandations du NLR, plan qu'il incombera ensuite à l'OFAC de traduire dans les faits.

11 août

Le plan d'action Mohler est adopté. Le chef du Département annonce que l'office devra se restructurer de fond en comble. L'OFAC donne le coup d'envoi au projet Topas (Topping Aviation Safety).

24 septembre

Les collaborateurs sont invités à mener une réflexion critique et rétrospective sur les activités, décisions ou négligences qui auraient pu avoir une incidence sur la sécurité. Ils sont également encouragés à signaler les éventuelles carences.

24 septembre

Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger nomme un préposé à la sécurité aérienne en la personne d'Andrea Norbert Muggli. Sa principale tâche sera d'assurer la surveillance de l'OFAC en matière de sécurité.

25 septembre

Le projet Topas est présenté au public. La première phase consistera à élaborer des propositions en vue de la réorganisation de l'OFAC. Suivant les recommandations du NLR, l'office comprendra désormais deux domaines bien distincts. L'un aura trait à la sécurité, l'autre à la politique aéronautique. Max Friedli, directeur par intérim de l'OFAC, annonce que l'office se voit contraint de redéfinir les priorités. Le traitement des affaires ne relevant pas de la sécurité pourrait ainsi être différé, voire gelé.

Novembre

L'«examen de conscience» auquel s'est livré l'OFAC n'a permis de déceler aucune activité, décision ou négligence qui auraient pu gravement porter atteinte à la sécurité aérienne. Il apparaît que la plupart des négligences constatées étaient imputables à l'insuffisance des moyens à disposition.

14 novembre

La surveillance de la sécurité au quotidien ainsi que le déroulement de Topas sont planifiés.

19 et 20 novembre

Le projet Topas et la réforme engagée font l'objet d'intenses discussions lors du forum des cadres. On esquisse et évalue les premières variantes de répartition des activités au sein de l'OFAC, surveillance de la sécurité d'une part, politique aéronautique, de l'autre.

15 décembre

Réexamen du catalogue de prestations de l'OFAC, réalisation d'une analyse des prestations.

31 décembre

Les différentes variantes concernant la réorganisation de l'OFAC sont prêtes à être soumises aux instances décisionnelles. Les besoins en ressources du «nouvel OFAC» sont définis. L'équipe en charge du projet Topas a mené à bien la première étape de son mandat dans les délais.

Dans le cadre du projet Topas (Topping Aviation Safety), l'OFAC s'est livré à un véritable exercice d'autocritique afin de tirer les enseignements du passé. Les collaborateurs ont dû répondre à des questions qui ne leur avaient encore jamais été posées, du moins pas sous cette forme.

Libéralisation des marchés, croissance fulgurante du trafic aérien, concurrence acharnée, pression sur les prix: depuis 1990, le paysage de l'aviation civile dans lequel évolue l'OFAC s'est totalement transformé. Au contraire des structures qui encadrent la surveillance de la sécurité qui, elles, n'ont pas évolué. L'étude du NLR a mis le doigt sur les problèmes liés à cette situation, en dénonçant notamment l'absence de séparation institutionnelle au sein de l'OFAC entre les activités relevant de la surveillance de la sécurité et celles ayant trait à la politique aéronautique. Or, la proximité des liens entre l'office et l'industrie a pu par le passé entraîner des décisions qui auraient pu être lourdes de conséquences pour la sécurité. La direction a donc voulu savoir ce qu'il en était afin de pouvoir le cas échéant tirer les enseignements qui s'imposaient.

Un changement de culture

La sécurité dans l'aviation civile repose sur quatre piliers: les directives internationales, les prescriptions légales, les normes professionnelles et... la confiance. Dans un marché verrouillé, la «confiance» est un fondement essentiel des relations entre contrôleurs et contrôlés. Il en va autrement dans un marché extrêmement concurrentiel auquel il convient d'appliquer d'autres règles du jeu selon l'adage «la confiance, c'est bien, le contrôle c'est mieux».

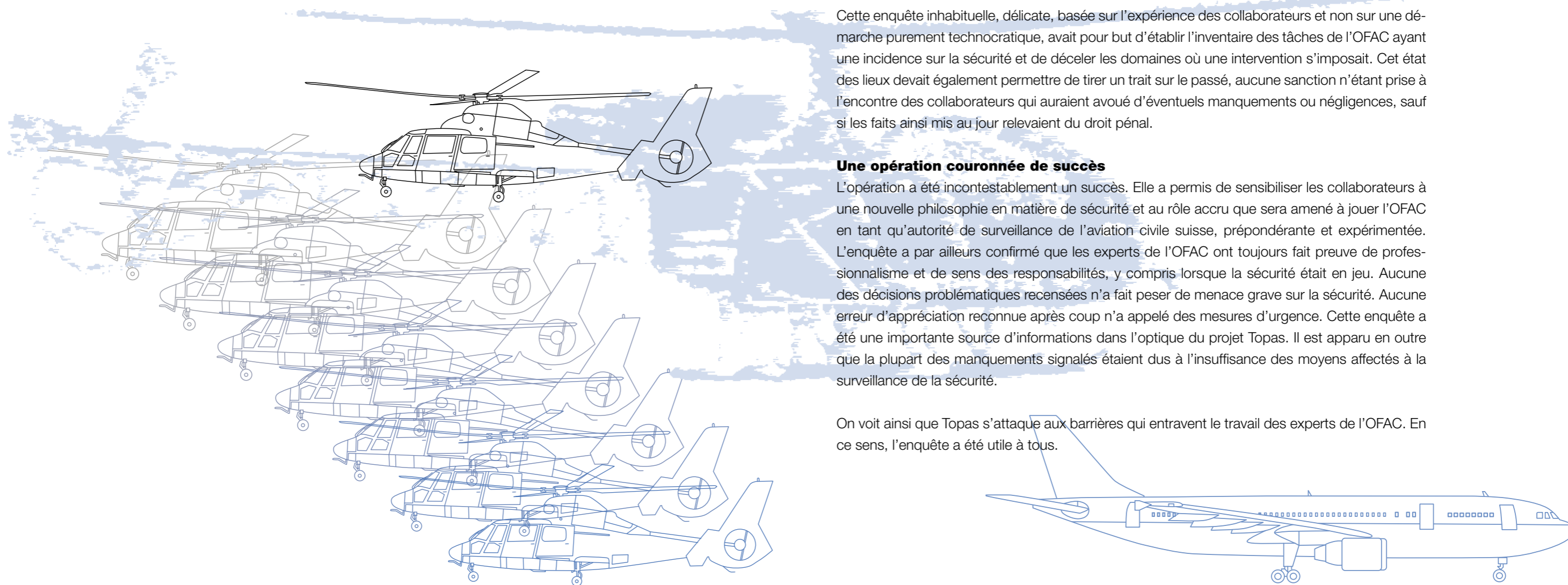
Topas représente un changement culturel pour les collaborateurs de l'OFAC engagés sur le terrain. Autrefois un atout, les liens privilégiés avec les entreprises soumises à surveillance, ont fini par devenir, avec la nouvelle donne du marché mondial de l'aviation civile, un handicap en termes de sécurité. L'ancienne culture d'entreprise de l'OFAC a probablement été à l'origine de mauvaises décisions. La direction a encouragé les collaborateurs à se livrer à un exercice d'autocritique: «Passez en revue les décisions antérieures, leur a-t-on demandé. Prendriez-vous aujourd'hui la même décision compte tenu de l'intensification de l'activité de surveillance? N'hésitez pas à signaler le moindre indice de carence en matière de sécurité.»

Cette enquête inhabituelle, délicate, basée sur l'expérience des collaborateurs et non sur une démarche purement technocratique, avait pour but d'établir l'inventaire des tâches de l'OFAC ayant une incidence sur la sécurité et de déceler les domaines où une intervention s'imposait. Cet état des lieux devait également permettre de tirer un trait sur le passé, aucune sanction n'étant prise à l'encontre des collaborateurs qui auraient avoué d'éventuels manquements ou négligences, sauf si les faits ainsi mis au jour relevaient du droit pénal.

Une opération couronnée de succès

L'opération a été incontestablement un succès. Elle a permis de sensibiliser les collaborateurs à une nouvelle philosophie en matière de sécurité et au rôle accru que sera amené à jouer l'OFAC en tant qu'autorité de surveillance de l'aviation civile suisse, prépondérante et expérimentée. L'enquête a par ailleurs confirmé que les experts de l'OFAC ont toujours fait preuve de professionnalisme et de sens des responsabilités, y compris lorsque la sécurité était en jeu. Aucune des décisions problématiques recensées n'a fait peser de menace grave sur la sécurité. Aucune erreur d'appréciation reconnue après coup n'a appelé des mesures d'urgence. Cette enquête a été une importante source d'informations dans l'optique du projet Topas. Il est apparu en outre que la plupart des manquements signalés étaient dus à l'insuffisance des moyens affectés à la surveillance de la sécurité.

On voit ainsi que Topas s'attaque aux barrières qui entravent le travail des experts de l'OFAC. En ce sens, l'enquête a été utile à tous.



Surveiller,
La surveillance
vérifier,
de la sécurité à l'épreuve
ordonner
de Topas

Parallèlement à la réorganisation de l'OFAC engagée avec le projet Topas, il a fallu renforcer la surveillance de la sécurité partout où le besoin s'en faisait ressentir. Ce qui s'est traduit sur le terrain par une augmentation du nombre d'audits et d'inspections en 2003.

Le projet Topas a fortement empreint le travail au sein de l'office en 2003, sans pour autant reléguer au second plan les tâches essentielles en matière de surveillance de la sécurité. Au contraire: la fonction de surveillance de l'office n'a cessé de gagner en importance, avant et durant la conception de Topas. On en veut pour preuve les données tirées des comptes rendus des collaborateurs de l'OFAC travaillant sur le terrain. En 2003, le nombre d'audits réalisés auprès de transporteurs aériens suisses a doublé par rapport à 2002, passant de 16 à 32. Dans le même temps, 9 inspections ont été menées dans les écoles d'aviation (5 en 2002) et 173 dans les entreprises d'entretien (163 en 2002). Deux chiffres illustrent encore les efforts entrepris: en une seule semaine de septembre, les inspecteurs de l'OFAC ont réalisé 48 inspections, audits, certifications correspondant à 120 jours de travail. L'énumération de quelques-unes des missions assumées cette semaine-là permet de constater l'extrême variété des tâches qu'englobe la surveillance de la sécurité. Cela va de la certification d'un simulateur de vol, aux examens à l'exportation d'avions de ligne en passant par la surveillance des examens d'instructeur de vol ou encore l'inspection d'un exercice d'urgence sur un aérodrome.

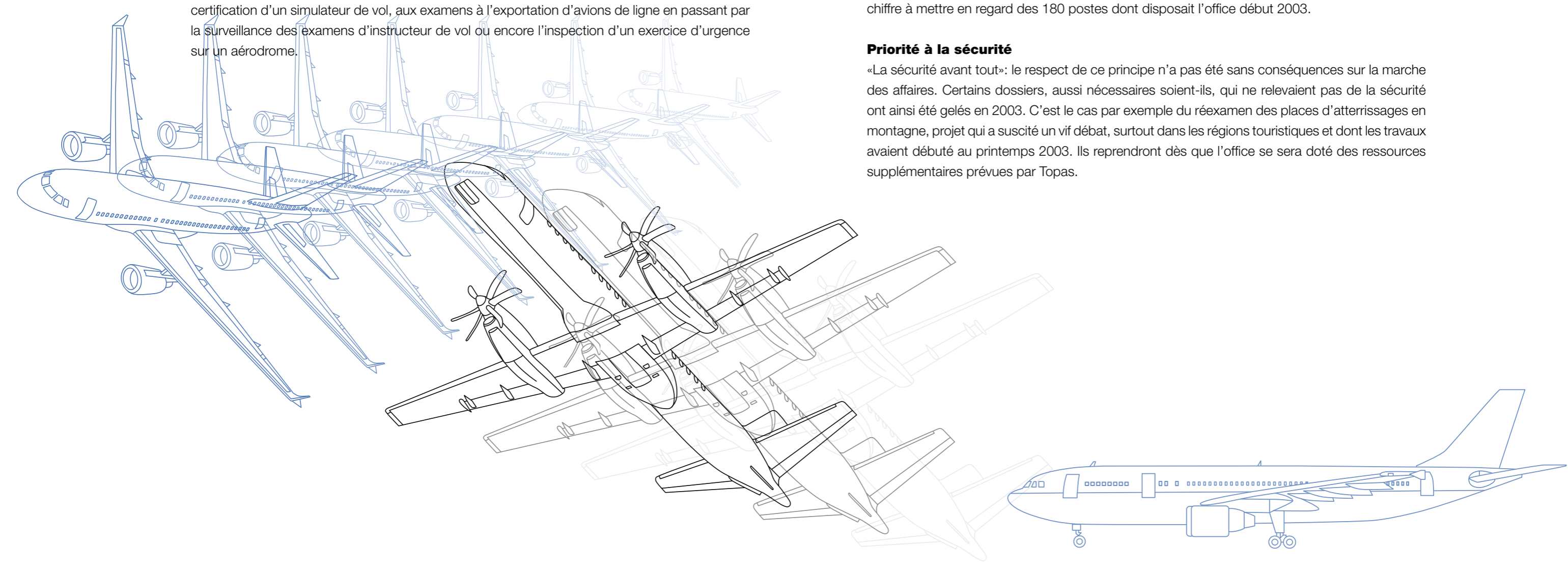
A la limite des capacités

Outre les affaires courantes, les professionnels de la sécurité ont dû également s'occuper de deux dossiers exceptionnels qui ont marqué l'aviation civile suisse en 2003 et ont eu un grand retentissement dans l'opinion publique. Le premier concerne les approches par le sud sur la piste 34 de l'aéroport de Zurich, qui ont été approuvées à la suite d'un examen de sécurité. Le travail de l'OFAC a même été salué par une firme spécialisée britannique. L'autre dossier, qui a retenu l'attention des médias et des milieux politiques, concernait l'aéroport de Lugano. Il a fallu en effet revoir complètement la procédure d'approche aux instruments sur l'aéroport tessinois après qu'un examen approfondi eut mis en évidence toute une série d'anomalies.

Les dossiers de Zurich et de Lugano, l'application des recommandations du NLR en matière de surveillance de la sécurité et le projet Topas ont occasionné une surcharge de travail pour les collaborateurs de l'office, à la limite du supportable. Il était par trop évident que l'«ancien OFAC» avait atteint le maximum de son potentiel. L'année 2003 a ainsi confirmé de manière éclatante ce que tout le monde savait déjà: la sécurité a un prix. D'après les estimations réalisées dans le cadre de Topas, le «nouvel OFAC» devrait compter un effectif de 260 postes pour fonctionner correctement, chiffre à mettre en regard des 180 postes dont disposait l'office début 2003.

Priorité à la sécurité

«La sécurité avant tout»: le respect de ce principe n'a pas été sans conséquences sur la marche des affaires. Certains dossiers, aussi nécessaires soient-ils, qui ne relevaient pas de la sécurité ont ainsi été gelés en 2003. C'est le cas par exemple du réexamen des places d'atterrissages en montagne, projet qui a suscité un vif débat, surtout dans les régions touristiques et dont les travaux avaient débuté au printemps 2003. Ils reprendront dès que l'office se sera doté des ressources supplémentaires prévues par Topas.



Janvier

L'OFAC annonce qu'il ne s'oppose pas à l'augmentation des redevances passagers demandée par l'aéroport de Zurich. Celles-ci passent à 36 francs (+11,50 francs) pour les passagers locaux et à 20 francs (+4,50 francs) pour les passagers en transit. L'office exige toutefois que cette mesure, dont l'entrée en vigueur était prévue pour avril, soit reportée jusqu'à la mise en service de la nouvelle aérogare «Dock Midfield» en automne.

Février

La Suisse et l'Allemagne ne renégocieront pas l'accord aérien. Les entretiens exploratoires n'ont pas permis au conseiller fédéral Moritz Leuenberger et à son homologue allemand, Manfred Stolpe, de rapprocher leurs points de vue.

Mars

Le Conseil des Etats, qui avait renvoyé le dossier à sa Commission des transports et des télécommunications lors de la session d'hiver, décide par 30 voix contre 13 de ne pas entrer en matière sur l'accord aérien avec l'Allemagne. Le Conseil fédéral devra donc notifier officiellement au gouvernement allemand que l'accord ne sera pas ratifié.

Les autorités canadiennes chargées d'enquêter sur les circonstances de l'accident du vol Swissair SR 111 le 3 septembre 1998 à Halifax publient leur rapport final. L'enquête approfondie n'a pas permis de déterminer avec certitude les causes de l'incendie qui s'est déclaré derrière le poste de pilotage de l'appareil. L'OFAC reprend quelque 50 recommandations de sécurité relatives au type d'avion accidenté, un McDonnell Douglas MD-11, et émises dans le cadre de l'enquête canadienne. De caractère contraignant, elles s'appliquent à Swissair de même qu'à Swiss.

Avril

L'Allemagne réagit au rejet de l'accord aérien par la Suisse: le Ministère allemand des transports annonce un renforcement des restrictions de vol qui prévoit de

prolonger d'une heure le matin et d'une heure le soir l'interdiction de survoler le sud de l'Allemagne durant la nuit. Toute approche de Kloten par l'Allemagne méridionale serait désormais prohibée entre 21h00 et 07h00 les jours de semaine. Afin d'éviter une interruption de l'exploitation durant ces deux heures, l'aéroport a déposé une demande de modification provisoire de son règlement d'exploitation, que l'OFAC approuve après avoir brièvement consulté les cantons concernés. Les avions sont autorisés à atterrir depuis l'est. Parallèlement, l'Allemagne annonce l'entrée en vigueur pour juillet d'une clause dérogatoire restrictive.

Mai

Le Conseil fédéral saisit la Commission européenne au sujet des mesures restrictives décidées par l'Allemagne concernant les approches de l'aéroport de Zurich, les nouvelles conditions étant nettement plus défavorables pour la Suisse que celles que prévoyait l'accord aérien. En prévision du durcissement du régime dérogatoire pour les approches par le nord, l'aéroport demande à l'OFAC d'autoriser les approches par le sud, afin, là aussi, d'écarter le spectre d'une interruption de l'exploitation à certains moments de la journée.

Juin

L'OFAC accueille favorablement la requête de l'aéroport de Zurich concernant les approches par le sud, aucune autre alternative ne permettant d'assurer la continuité de l'exploitation. Pour des raisons techniques, les approches par le sud ne seront toutefois possibles qu'à partir de la fin du mois d'octobre 2003. Dans le cadre de négociations menées à l'échelon ministériel, la Suisse a pu obtenir de l'Allemagne qu'elle reporte le durcissement du régime des dérogations prévu pour la mi-juillet. Les deux pays ont ainsi convenu que la nouvelle réglementation n'entrera effectivement en vigueur qu'avec l'introduction des approches par le sud à fin octobre. De son côté, la Suisse s'engage à respecter un calendrier comprenant notamment l'aménagement par étapes

d'ici à octobre 2004 d'un système d'atterrissage aux instruments (ILS) par le sud sur la piste 34. L'Allemagne annonce par ailleurs qu'elle supprimera les zones d'attente EKRIK et SAFFA au-dessus de son territoire à partir de février 2005.

Juillet

Conséquence des attentats du 11 septembre 2001, les Etats-Unis exigent des compagnies aériennes l'accès libre et automatisé aux données concernant les passagers. Un premier round de consultation a lieu entre les autorités suisses et américaines sur ce dossier. Les compagnies suisses sont dispensées de livrer les données en leur possession.

Août

Un examen de la procédure d'approche de l'aéroport de Lugano révèle que celle-ci contrevient aux normes internationales. L'OFAC établit un train de mesures en vue de corriger cette situation. Conséquence: plusieurs types d'appareils ne sont plus autorisés à atterrir sur l'aéroport tessinois.

D'un commun accord avec le DETEC, André Auer quitte ses fonctions à la tête de l'OFAC. L'intérim est assuré par Max Friedli, directeur de l'Office fédéral des transports (OFT).

Septembre

Le DETEC met en place une procédure de médiation pour trouver un consensus pour l'exploitation future de l'aéroport de Zurich. Y sont conviés des représentants de la Confédération, des cantons, de l'aéroport de Zurich, de Swiss et de Skyguide. Aucun règlement d'exploitation définitif ne sera adopté pour l'aéroport de Zurich avant la fin de la médiation.

Octobre

L'OFAC ordonne la modification complète de la procédure d'approche à l'aéroport de Lugano afin de la rendre conforme aux normes internationales. La modification sera introduite en deux étapes, la première en novembre 2003, la seconde, deux ans

plus tard. Cette solution tient compte des impératifs techniques de la sécurité et des intérêts économiques du canton du Tessin.

Après avoir procédé à un examen de sécurité complet, l'OFAC donne son feu vert aux approches par le sud de l'aéroport de Zurich.

Novembre

L'OFAC et le Ministère allemand des transports précisent les modalités d'application de la clause dérogatoire figurant dans l'ordonnance allemande relative aux approches de l'aéroport de Zurich. Il s'agit d'éviter les incessantes modifications de la stratégie d'approche durant les heures d'interdiction de survol de l'Allemagne.

Décembre

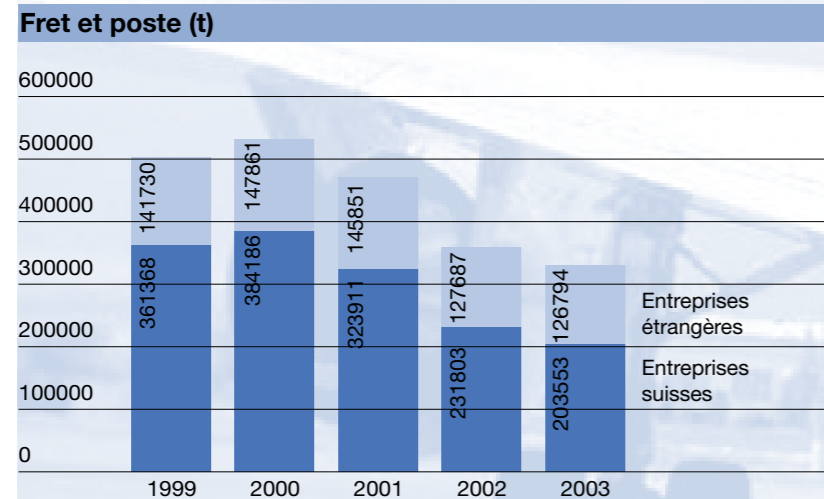
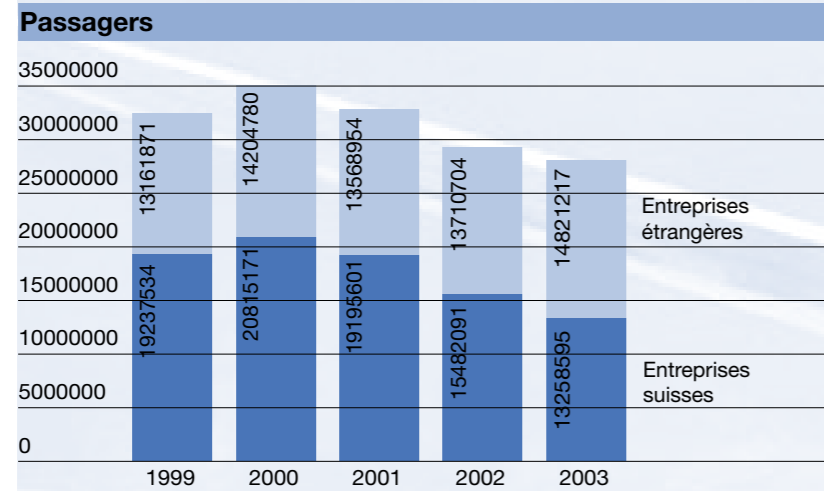
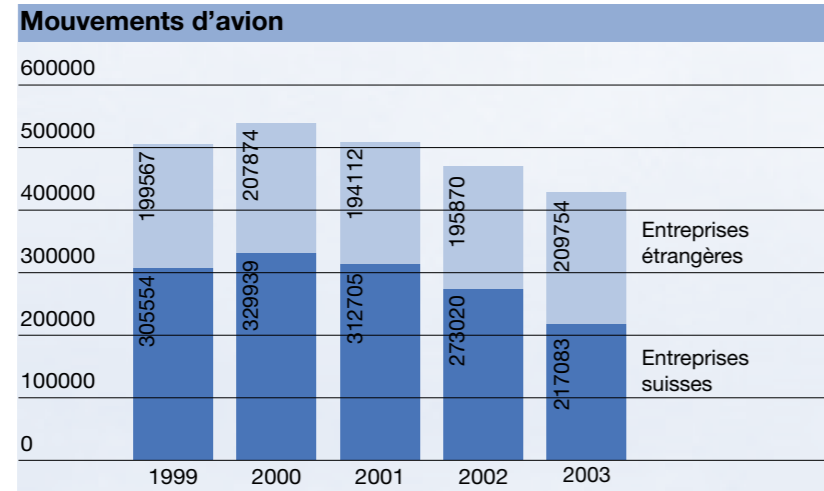
Le Bureau d'enquêtes sur les accidents d'aviation (BEAA) publie son rapport sur les circonstances de l'accident d'un appareil de la compagnie Crossair près de Nassenwil en janvier 2000. L'OFAC met en œuvre la plupart des recommandations de sécurité prescrites.

La Commission de l'UE rejette la plainte suisse contre les restrictions de vol décidées par l'Allemagne. Fermement convaincu que l'ordonnance allemande ne respecte pas le principe de proportionnalité et est discriminatoire, le Conseil fédéral décide de recourir auprès de la Cour européenne de justice.

Le Conseil fédéral nomme l'ingénieur bâlois Raymond Cron à la tête de l'OFAC. Il entrera en fonction au printemps 2004.

L'aéroport de Zurich dépose une demande de modification provisoire de son règlement d'exploitation. Celui-ci reprend les modifications provisoires introduites les années précédentes et devrait rester en vigueur jusqu'à la fin de la procédure de médiation.

Faits
L'aviation civile
et chiffres
suisse en 2003



Aéroports

	1999	2000	2001	2002	2003
Aéroports nationaux	3	3	3	3	3
Aéroports régionaux	8	10	10	10	10
Aérodromes	39	44	44	44	44
Champs d'aviation pour hélicoptères	25	26	26	26	26

Entreprises

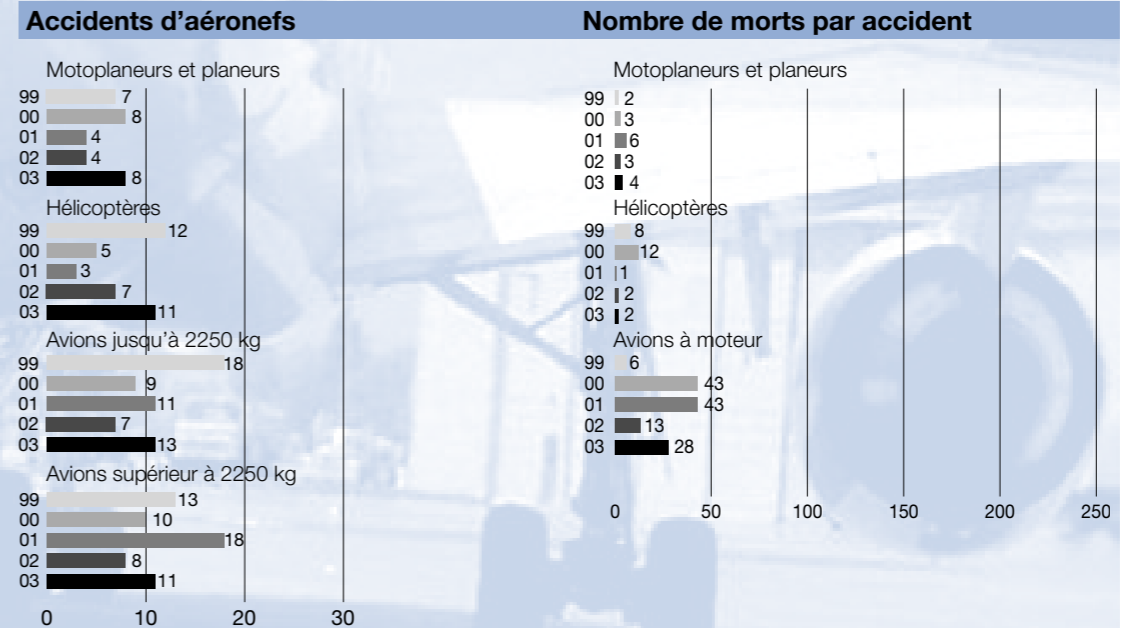
	1999	2000	2001	2002	2003
Entreprises du trafic de lignes	5	5	5	2	2
Entreprises sans trafic de lignes	162	172	182	169	150
Entreprises d'entretien	92	94	91	89	87
Ecoles d'aviation	150	149	147	138	150

Registre matricule des aéronefs

	1999	2000	2001	2002	2003
Avions à moteur	2011	2014	2024	1992	1952
Hélicoptères	246	254	266	265	280
Motoplaneurs	232	246	252	260	259
Planeurs	1033	1024	1028	1016	1000
Ballons	493	504	492	490	474
Dirigeables	6	6	5	7	7

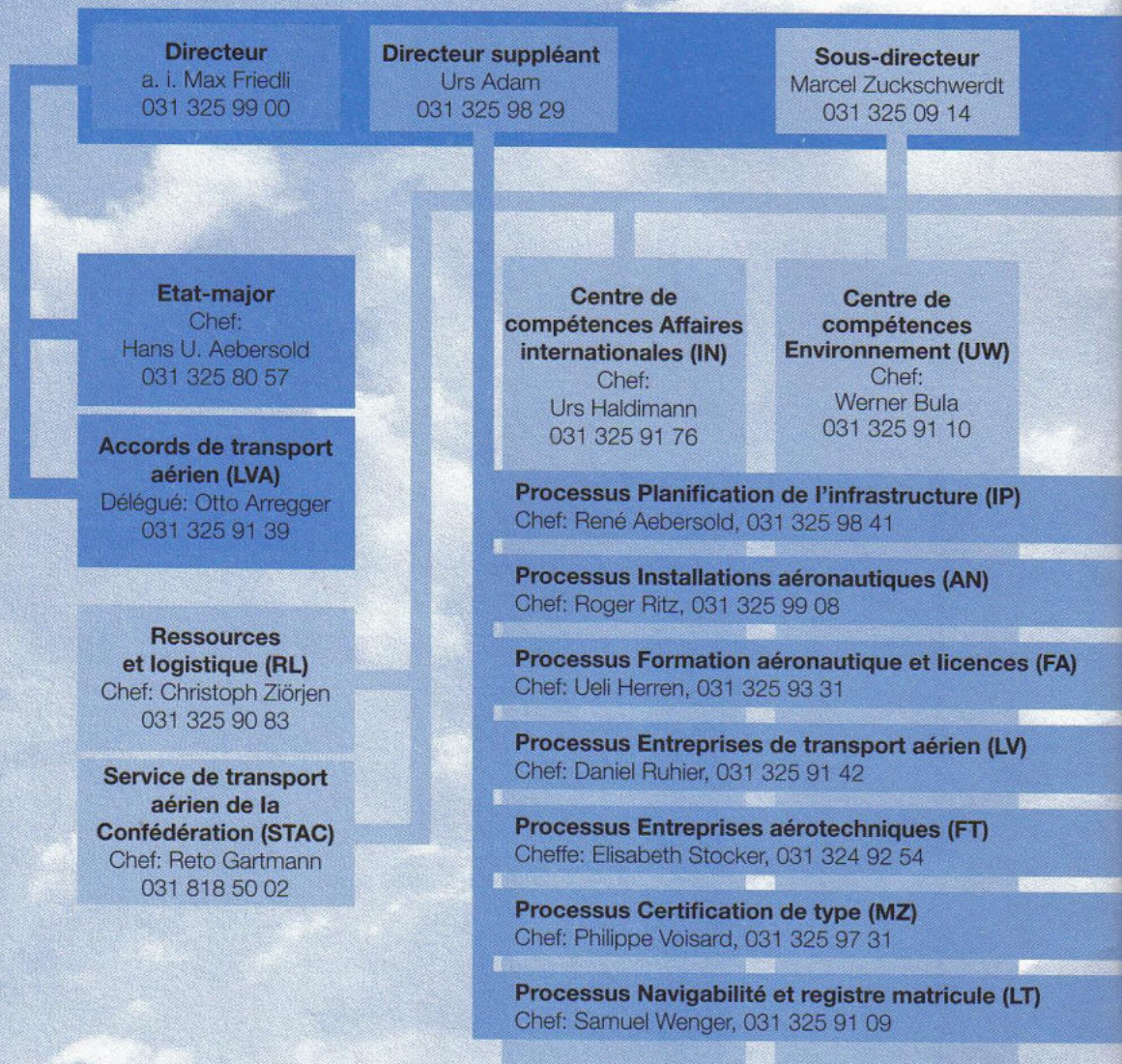
Nombre de licences valides

	1999	2000	2001	2002	2003
Pilote privé	6751	6792	6336	6294	6673
Pilote professionnel	1384	1421	1396	1399	1190
Pilote de ligne	2036	2223	2160	2185	2094
Pilote d'hélicoptère	1039	1008	951	950	980
Pilote de planeur	3181	3145	3040	2977	2871
Pilote de ballon	456	449	451	427	394
Validation de licences étrangères	560	420	287	196	80
Mécanicien navigant	42	14	14	16	11
Radiotéléphoniste navigant	32	30	30	30	28



**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

