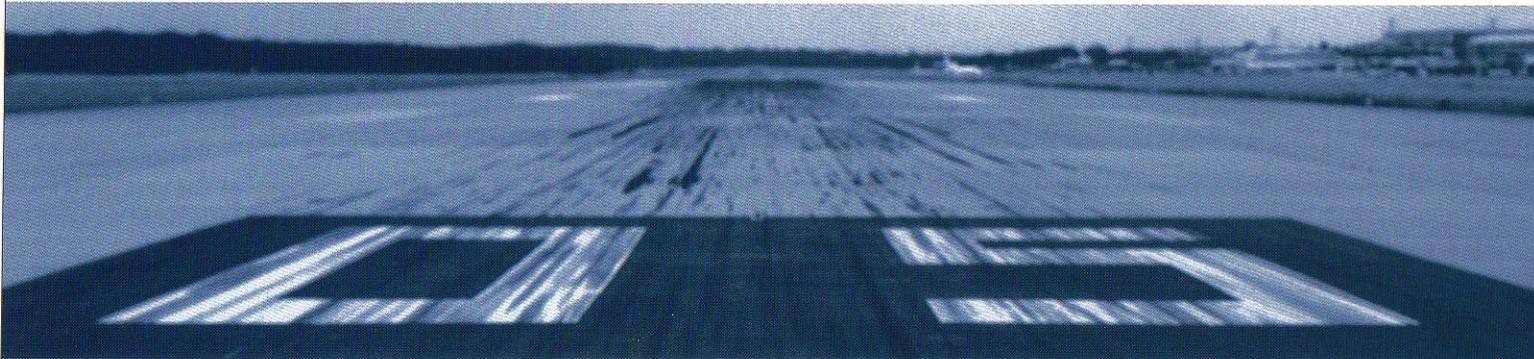


L'aviation civile
suisse 2005



L'aviation civile suisse 2005
Entre ciel et terre



Editorial	3
L'OFAC prend un nouvel envol	
Mandat politique	4
Sécurité, desserte et liaisons internationales	
L'OFAC se dote d'une nouvelle structure et de nouveaux processus	6
Paré pour affronter l'avenir	
«Safety first»	8
Une gestion de la sécurité assurant une surveillance proactive de l'aviation	
Rapport du Conseil fédéral sur la politique aéronautique	10
Des liaisons internationales sûres, répondant aux exigences du marché et du développement durable	
L'aviation suisse dans le contexte européen	12
Enjeux politiques et économiques	
Rétrospective 2004	14
Restructuration de l'OFAC: priorité à la sécurité	
Faits et chiffres	16
Organigramme BAZL	20



L'OFAC prend un nouvel envol

Le 3 janvier 2005 fut une journée historique non seulement pour l'OFAC, mais pour l'ensemble de l'aviation civile suisse. En ce premier lundi de l'année, l'office commençait en effet à opérer dans ses nouvelles structures. Après un «chantier» de près d'une année ayant impliqué une réorganisation complète, l'OFAC est devenue une administration eurocompatible et moderne où la sécurité est clairement dissociée de la stratégie et de la politique aéronautique. La nouvelle structure nous permet, d'une part, de tenir compte des recommandations formulées dans le rapport de l'institut néerlandais de la navigation aérienne et spatiale NLR. D'autre part, notre réorganisation a entraîné un réexamen systématique de tous les processus, de même que leur redéfinition dans le cadre d'un système de gestion orienté sur les processus. De l'établissement d'un brevet de pilote à l'immatriculation d'un aéronef dans le Registre matricule suisse en passant par l'inspection de la collaboration de l'équipage d'un avion, chacun des actes de l'office suit désormais des procédures uniformes et standardisées.

Ces divers instruments permettent à l'OFAC d'assumer de manière plus rapide et efficace son rôle qui se subdivise en trois volets. Primo, l'OFAC fonctionne comme autorité de surveillance des acteurs de l'aviation civile suisse. Secondo, il participe à l'élabo-

ration de la politique aéronautique nationale. Tertio, l'office fonctionne aussi comme autorité de régulation, et ce tant dans le secteur de la sécurité que dans celui de la politique aéronautique. Par régulation, nous entendons, d'une part, l'application des normes internationales dans le cadre du cahier des charges en vigueur au plan national et, d'autre part, le développement du droit aérien suisse.

L'adaptation des structures et l'introduction des nouveaux processus ne signifient pas pour autant que notre révolution culturelle est achevée. La séparation stricte entre la sécurité et la politique aéronautique, de même que la juste pondération, suivant la devise «Safety first», entre sécurité et aspects économiques, représentent autant d'éléments qui doivent encore faire leur chemin dans les esprits et surtout dans les cœurs tant des collaborateurs de l'OFAC que des acteurs de l'industrie.

L'OFAC a donc pris un nouvel envol et se trouve actuellement en phase ascendante. Je suis convaincu que nous parviendrons bientôt à notre altitude de croisière. Ce sera le cas dès que l'industrie, les milieux politiques et la population auront reconnu en notre office, au travers de son action, une autorité à la fois indépendante, fiable et compétente.

Raymond Cron, directeur de l'OFAC



En Suisse, la surveillance de l'aviation incombe à la Confédération. Le Conseil fédéral a transféré l'exercice de cette tâche à l'OFAC par le truchement des bases légales correspondantes. Dans l'exécution de son mandat, l'OFAC vise un niveau de sécurité élevé en comparaison européenne, de même que le développement durable de l'aviation suisse. L'office assume donc quasiment deux «casquettes»: d'une part, celle d'autorité de surveillance en matière de sécurité et, d'autre part, celle d'autorité spécialisée pour les questions de politique aéronautique.

Trois missions principales

Se fondant sur son mandat légal et politique, l'OFAC s'est donné une stratégie essentiellement axée sur trois objectifs. Premièrement, en tant qu'autorité de surveillance indépendante, elle vise à garantir un niveau de sécurité élevé dans l'aviation civile suisse en comparaison européenne. Deuxièmement, l'office soutient notre aviation civile en tenant compte des trois aspects économique, écologique et social du développement durable. En renforçant la compétitivité de l'aviation suisse, l'OFAC contribue à créer une offre attrayante et conforme aux besoins dans le domaine de l'aviation civile. Troisièmement, l'Office assume un rôle actif au sein des organisations de l'aviation civile internationale et s'assure que les intérêts nationaux de la Suisse y soient dûment pris en compte.

*«Le Conseil fédéral a la surveillance de l'aviation sur tout le territoire de la Confédération. Il l'exerce par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (département).»
«Pour exercer la surveillance immédiate, il est créé une division spéciale du département, l'office.»*

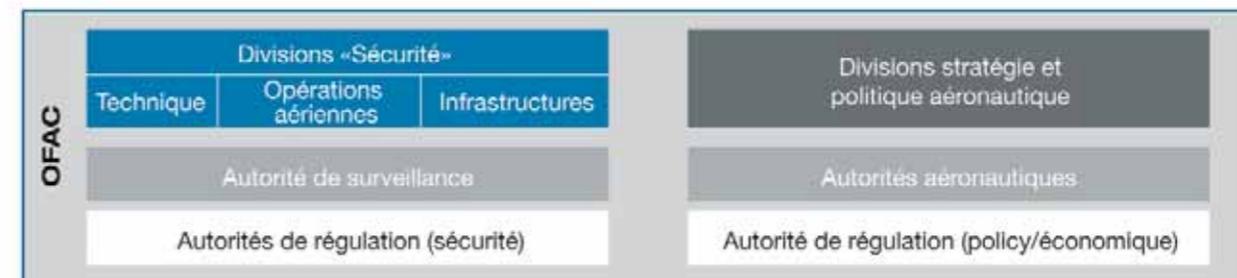
Article 3 de la loi fédérale sur l'aviation

Pour être en mesure de poursuivre ses objectifs de manière efficace, l'OFAC participe à l'aménagement des conditions cadres de l'aviation civile suisse et prépare les décisions politiques. Il exerce la surveillance des infrastructures, du matériel et du personnel aéronautiques ainsi que des transporteurs aériens et délivre les autorisations en la matière. En vue de garantir les droits de trafic de la Suisse dans le transport aérien international, l'OFAC négocie des traités bilatéraux qui règlent les rapports quotidiens avec les compagnies aériennes étrangères. De surcroît, l'OFAC ordonne et contrôle les mesures de sécurité, convenues avec d'autres autorités européennes, visant à prévenir les attentats dirigés contre l'aviation civile.

En fonction des stratégies et objectifs fixés, les divisions et les sections de l'office disposent de leurs propres stratégies qui sont adaptées à leurs mis-

sions et mandats respectifs. Ainsi, qu'il s'agisse de la section Affaires économiques de la division Stratégie et politique aéronautique, de la section Conception et construction de la division Sécurité technique, de la section Surveillance des opérations aériennes de la division Sécurité des opérations aériennes, de la section Services de la navigation aérienne de la division Sécurité des infrastructures ou de l'Etat-major de direction, chaque unité d'organisation de l'OFAC assume des responsabilités clairement définies. (Pour de plus amples renseignements sur ce sujet, consulter l'organigramme sur le site Internet de l'OFAC sous www.aviation.admin.ch) Enfin, une planification stratégique complète et bien rodée permet à l'office de se préparer à temps aux futures évolutions et de contrôler de manière optimale l'engagement de ses moyens et de ses ressources en personnel.

Modèle des fonctions



Une chance à saisir

Paru en 2003, le rapport de l'institut NLR recommandait à la Suisse d'accorder plus d'importance à la sécurité du transport aérien en intensifiant et en systématisant la surveillance exercée sur les acteurs de l'aviation. A la suite de ce rapport, l'OFAC, principal organisme compétent, a entrepris une restructuration en profondeur de ses activités, afin de dissocier les tâches relevant de la

politique du transport aérien de celles relevant de la sécurité. Ont ainsi été créées une division consacrée à la stratégie et la politique aéronautique et trois divisions en charge de la sécurité (sécurité technique, sécurité des opérations aériennes et sécurité des infrastructures; voir l'organigramme page 20). L'OFAC et son nouveau directeur, Raymond Cron, ont saisi l'occasion de la réorganisation pour redéfinir les processus d'ex-

ploitation. En adoptant une stratégie claire, en élaborant des processus efficaces, uniformes et mesurables, en simplifiant son fonctionnement et en insufflant une solide culture de la sécurité, l'OFAC escompte améliorer son efficacité et son impact. Ses compétences, sa fiabilité et son indépendance doivent en faire une autorité crédible pour ses partenaires, les milieux politiques et le public.

Les processus reposent sur des principes clairs

Les processus reposent sur des principes clairs, qui permettent la réalisation des prestations en matière de sécurité de même qu'en matière de stratégie et de politique aéronautique. Ces principes sont:

- distinction entre processus de conduite, processus de définition des prestations, processus de réalisation des prestations et processus de soutien (voir graphique page 6);
- uniformité et mesurabilité des processus;
- responsabilité du début à la fin de l'exécution de la prestation;
- exploitation des synergies par le regroupement des compétences;
- partage des tâches entre spécialistes et généralistes.

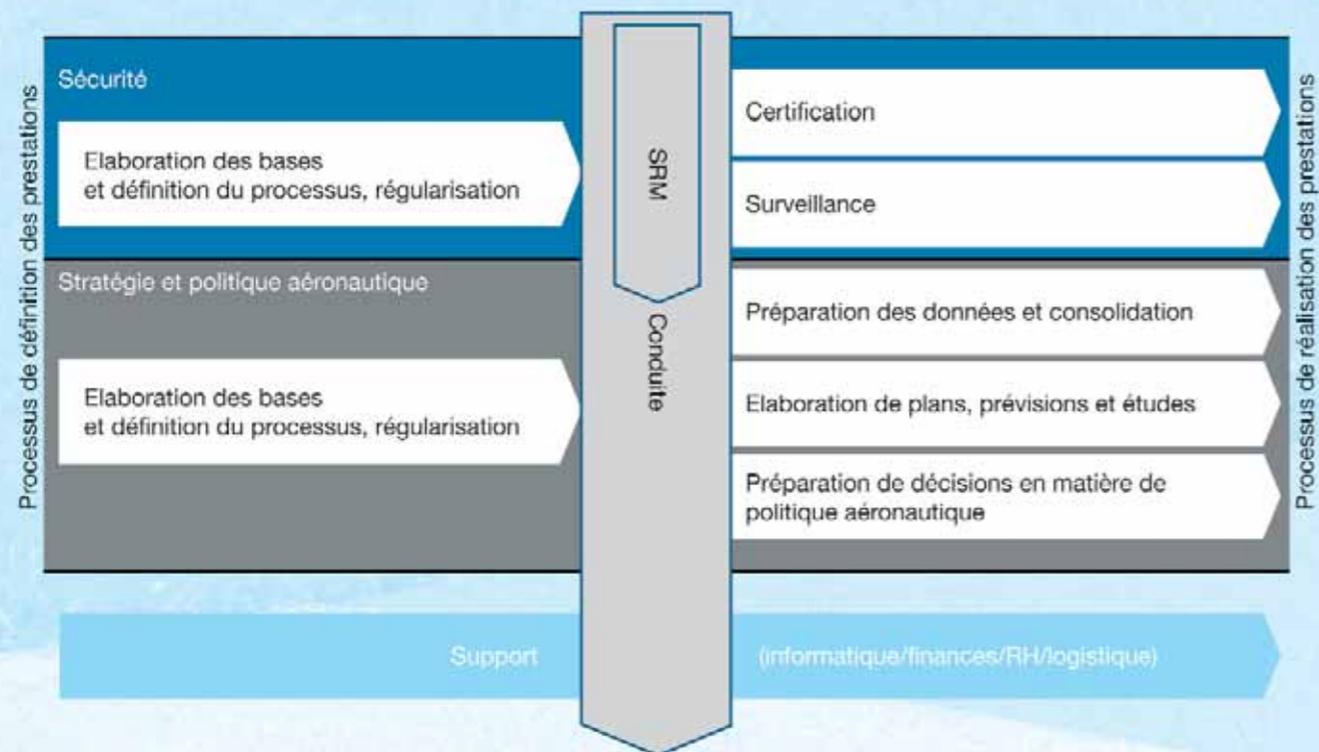
Distinction entre définition et réalisation des prestations

L'office a revu intégralement la structure de ses prestations. Elle se fonde désormais sur les normes nationales et internationales pertinentes et définit les activités correspondant aux destinataires des prestations de l'OFAC dans l'aviation. Afin de remplir au mieux les mandats qui lui ont assignés, l'office a opéré une distinction claire entre, d'une part, les processus de définition et, de l'autre, les processus de réalisation des prestations. Les premiers couvrent les tâches de régulation, le développement des bases légales et l'amélioration continue du système de gestion, tandis que les seconds couvrent l'ensemble des sous-tâches et étapes en matière de certification (licences et autorisations) et de surveillance (inspections et audits).

Avec ces prémisses, l'OFAC dispose d'une organisation et des instruments qui lui permettront d'affronter les multiples défis, souvent complexes, qui l'attendent.

A chaque phase de la chaîne du processus correspondent une ou plusieurs compétences professionnelles. Les processus se décomposent par ailleurs en étapes qui doivent être franchies dans un ordre prédéfini. L'OFAC a également intégré dans la définition des processus sa fonction d'autorité de régulation, autrement dit la délimitation de la marge de manœuvre dont dispose une autorité aéronautique nationale dans l'application des normes internationales.

Schéma de fonctionnement





«Safety first» – un principio di pensiero e d'azione

Le misure in questione rientrano in una nuova «cultura della sicurezza» che dovrà progressivamente pervadere l'UFAC e il suo operato. «Safety first» – la sicurezza prima di tutto: è questo il principio che sintetizza il mandato conferito dalla politica, ma anche le legittime aspettative dell'opinione pubblica.

L'espressione concreta di questa nuova cultura della sicurezza è costituita, da un lato, dalla trasformazione dell'UFAC da organo di vigilanza piuttosto statico, che si limitava ad analizzare la situazione, ad organo di regolazione, nel settore dell'aviazione civile svizzera, che agisce con lungimiranza ed efficienza; dall'altro, dall'elaborazione, in seno all'Ufficio, di un sistema globale per la gestione della sicurezza e dei rischi. In tutti i settori nei quali funge da autorità di vigilanza, l'Ufficio deve disporre delle necessarie competenze specialistiche e godere della necessaria autonomia dagli attori del settore aeronautico. Deve inoltre essere in grado sia di riconoscere per tempo i rischi potenziali e gli sviluppi latenti che potrebbero portare a una riduzione del livello della sicurezza aerea, sia di adottare le contromisure adeguate. Un sistema di gestione della sicurezza e dei rischi così concepito diventa per l'Ufficio uno strumento centrale di comando e controllo per poter mantenere in futuro, in tutti i

settori (tecnica e operazioni di volo, infrastruttura e via dicendo), il più elevato livello di sicurezza possibile.

L'UFAC tiene fede al principio «safety first» in quanto nella prassi provvede ad applicare coerentemente gli standard di sicurezza internazionali costituiti dalle regole riconosciute della tecnica. Il livello della sicurezza aerea può essere incrementato applicando norme che corrispondono allo stato della tecnica («best practice»). Dove materialmente opportuno ed economicamente sostenibile e nella misura in cui la legge lo permette, per ottimizzare la sicurezza l'UFAC applica norme corrispondenti allo stato della tecnica.

Gestione della sicurezza e dei rischi – l'unità di stato maggiore incaricata del coordinamento

L'unità Gestione della sicurezza e dei rischi svolgerà un ruolo centrale nelle future attività dell'UFAC in materia di sicurezza. Essa è incaricata di fornire sostegno e consulenza al direttore sul piano del coordinamento e della gestione di tutte le attività dell'Ufficio rilevanti per la sicurezza, di registrare e analizzare gli eventi che riguardano o possono influenzare la sicurezza aerea («safety»), nonché di formulare raccomandazioni all'attenzione delle divisioni che si occupano di questo tema. L'unità, inoltre, gestisce e aggiorna una banca dati relativa ai rischi e coordina per tutto l'Ufficio la valutazione di tali rischi.

Gestione sistematica dei rischi

Che cosa significa «gestione della sicurezza e dei rischi»? Il concetto si riferisce a un processo sistematico, chiaro e completo finalizzato a gestire i rischi per la sicurezza aerea. Esso permette a un'organizzazione di prevenire i problemi legati alla sicurezza e di affrontarli prima che diventino eventi degni di rilievo o addirittura che provochino incidenti. Il processo comprende, in particolare, una serie di responsabilità disciplinate in maniera univoca e ben comprensibile, una cultura della sicurezza applicata attivamente, nonché la necessaria competenza e il costante aggiornamento professionale di tutti i collaboratori che prendono parte a tale processo. Sono inoltre necessari canali e mezzi di comunicazione efficaci ed efficienti, al fine di poter trasmettere e rielaborare contenuti rilevanti per la sicurezza, come pure un buon coordinamento fra le attività dell'Ufficio e quelle degli altri attori dell'aviazione civile.

Per i prossimi anni l'UFAC si è fissato obiettivi ambiziosi di gestione della sicurezza e dei rischi, quali l'individuazione delle competenze centrali ancora mancanti e la loro acquisizione, la costituzione di un bagaglio di conoscenze metodologiche, nonché la definizione, l'implementazione e la sistematizzazione delle procedure e delle attività di vigilanza.

Definizione della necessità d'intervento

In seguito a diversi incidenti aerei, nel luglio 2002 il DATEC ha incaricato l'istituto aerospaziale olandese NLR di preparare un rapporto sul sistema di sicurezza vigente nell'aviazione civile svizzera. Dal rapporto sono emerse lacune in questo settore e la necessità d'intervenire sia a livello di autorità che d'industria aeronautica. L'istituto NLR ha emanato una serie di raccomandazioni affinché l'aviazione civile svizzera possa ripristinare e mantenere uno standard di sicurezza elevato nel raffronto europeo. I progetti scaturiti da queste raccomandazioni vengono portati avanti, uno dopo l'altro, con fermezza. Le prime misure, come la riorganizzazione dell'UFAC e la ridefinizione delle prestazioni e delle procedure di lavoro, sono già state attuate.



En publiant en décembre 2004 son Rapport sur la politique aéronautique, le Conseil fédéral présentait pour la première fois depuis près de cinquante ans un état des lieux de l'aviation civile en Suisse. Le document dresse un panorama complet de la situation actuelle. Il comprend également une analyse des problèmes et expose à l'intention du Parlement les stratégies d'action du Conseil fédéral pour le futur. Celui-ci expose son point de vue sous forme de principes directeurs, portant notamment sur les domaines suivants: trafic aérien, aérodromes, services de la navigation aérienne, industrie aéronautique et formation. Le Parlement ayant pris connaissance du rapport lors de la session d'été 2005, il convient désormais d'adapter plusieurs lois et ordonances existantes en vue de concrétiser les stratégies d'action proposées.

L'importance des liaisons internationales pour la Suisse

Le Conseil fédéral s'engage dans son rapport en faveur d'une politique aéronautique cohérente, globale et prévoyante, le tout dans le respect du développement durable. L'aviation suisse a pour vocation prioritaire d'établir les meilleures liaisons possibles entre la Suisse et les principaux centres européens et mondiaux. Le Conseil fédéral souligne à cet égard sans ambiguïté l'importance économique extraordinaire qu'elle revêt pour notre pays, par la place qu'elle



occupe à la fois dans la politique économique extérieure et intérieure de la Suisse. Il convient par conséquent d'en favoriser la compétitivité.

Sécurité: l'Etat doit davantage s'engager

Au temps des monopoles et des marchés réglementés, l'aviation suisse jouissait d'un niveau de sécurité extraordinairement élevé. La libéralisation, en faisant exploser le trafic et en renforçant la concurrence, a entraîné un changement de paradigme dans la philosophie de la surveillance. De nos jours, l'État est appelé à jouer davantage un rôle de régulateur. A cet égard, le Conseil fédéral entend faire en sorte que la Suisse offre un niveau de sécurité élevé comparativement aux autres pays européens. Vu la complexité du système aéronautique, cet objectif ne pourra être atteint que par la mise en place d'un système de régulation où les rôles, les tâches et les responsabilités attribués aux acteurs du marché, à l'OFAC – autorité de surveillance – et au Conseil fédéral sont clairement définis.

Le rôle de la Confédération concernant les aéroports nationaux

Le Conseil fédéral est d'avis que les prestations des services de la navigation aérienne doivent être offertes à des prix qui soutiennent la comparaison avec ceux de l'UE. Et il incombe aux aéroports de créer les conditions (bâtiments, organisation) qui permettent au trafic

aérien de fournir ses prestations dans le respect du développement durable, conformément aux besoins du marché et à des tarifs appropriés. S'agissant des aéroports nationaux, le gouvernement est favorable à un développement en fonction de la demande. Dans le souci d'assumer ses responsabilités et de défendre au mieux ses intérêts et ses objectifs, le Conseil fédéral examine l'éventualité d'élargir ses compétences en matière d'aéroports nationaux. Il est toutefois exclu que la Confédération ait la haute main sur les aéroports nationaux.

Des liaisons aériennes optimales grâce aux compagnies suisses

Le Conseil fédéral estime que les compagnies suisses sont le mieux à même de garantir les meilleures liaisons avec les centres européens et mondiaux. Ceci reste valable même après la reprise de Swiss par Lufthansa. L'amélioration des conditions cadres juridiques et l'existence d'infrastructures aériennes et terrestres de qualité, efficaces et fiables doivent également favoriser l'établissement de telles liaisons.



Incontournable AESA

A la fin des années 90, lorsque la Communauté européenne décida d'instituer l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), il était par trop évident que la Suisse, qui a toujours joué au sein des Joint Aviation Authorities (JAA) un rôle moteur dans l'élaboration et le développement de prescriptions techniques et opérationnelles visant à promouvoir la sécurité aérienne en Europe, ne pourrait se soustraire à cette évolution. Les normes des JAA s'appliquent d'ailleurs également en Suisse. La constitution d'une autorité européenne de l'aviation civile place notre pays, qui ne fait pas partie de l'UE, devant deux options. Premièrement, abandonner le processus d'intégration européenne largement accompli dans ce secteur et exposer ce faisant un secteur économique entier, traditionnellement marqué par son caractère transnational, aux risques de l'isolement. Deuxièmement, en adoptant suffisamment tôt une stratégie de participation à l'AESA, montrer clairement la volonté de la Suisse de participer à l'amélioration de la sécurité aérienne en Europe, ce qui garantira également un accès optimal de l'industrie aéronautique suisse au marché européen. Le Conseil fédéral a clairement opté en faveur de la seconde solution et invité les Chambres fédérales à accepter que la Suisse rejoigne l'AESA.

Le transport aérien, plus sûr et plus écologique

L'AESA est opérationnelle depuis 2003. Dotée d'une personnalité juridique propre, elle est indépendante dans le traitement des questions techniques et autonome sur les plans administratif et financier. Elle a essentiellement pour vocation le maintien d'un niveau élevé de sécurité dans l'aviation européenne. Dans les années à venir, elle ne sera plus seulement compétente pour la certification du matériel aéronautique, mais aussi pour l'exploitation des transporteurs aériens, la qualification du personnel aéronautique et la surveillance des avions de pays tiers exploités dans l'Union européenne. Les réglementations correspondantes sont en cours d'élaboration. Il est prévu, dans une phase ultérieure, de transférer à l'AESA la compétence en matière de sécurité des aéroports et de la circulation aérienne (services de la navigation aérienne). A terme, l'AESA deviendra le seul organisme compétent sur le plan européen en matière de sécurité technique et opérationnelle dans l'aviation civile.

Le 3 décembre 2004, la Suisse et l'Union européenne parvenaient à un accord de principe sur les modalités d'une participation de la Confédération à l'AESA. Le résultat des négociations peut être globalement qualifié d'équilibré. Il correspond aux objectifs que la Suisse s'était fixés et il est, sur le fond, pratiquement identique aux modalités négociées par l'Islande, et la Norvège, deux Etats membres de l'EEE. Le Parlement sera appelé à se prononcer sur la participation de la Suisse à l'AESA dans le courant de 2005.

L'AESA restera toutefois tributaire dans les prochaines années du soutien et des connaissances spécifiques des autorités nationales de

l'aviation civile. Sa création n'a donc pour l'instant aucune répercussion sur la structure de l'OFAC. Un démantèlement des autorités nationales ne pourra réellement s'envisager que lorsque l'AESA sera effectivement en mesure d'assurer elle-même les activités de surveillance.

Le ciel européen et la Suisse

De par sa position géographique, la Suisse constitue un nœud de trafic au cœur du système européen de navigation aérienne. Son intégration rapide – sans décalage par rapport aux autres pays de l'Union – dans le Ciel unique européen (Single European Sky, SES) revêt dès lors une haute importance pour l'Europe. Il y va concrètement de la mise en œuvre du futur système de contrôle aérien, qui contrairement à aujourd'hui répondra à une logique transnationale. Le redécoupage des espaces aériens induit par le SES doit permettre de fluidifier et de simplifier la circulation aérienne, ce qui aura également un effet bénéfique sur la sécurité.

L'objectif prioritaire de la Suisse, mentionné dans le Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse, consiste à obtenir la gestion d'un bloc d'espace aérien couvrant la Suisse et les régions limitrophes. La Suisse se doit pour ce faire d'établir un cadre

opérationnel optimal, notamment en transposant dans les plus brefs délais l'acquis communautaire relatif au SES dans la législation nationale.

Certifier ou disparaître

Sur le chemin qui mène au SES, les pays européens se concentrent actuellement sur la procédure de certification des prestataires de services de navigation aérienne, menée par les autorités de surveillance nationales (ASN) et à laquelle Skyguide – le service de la navigation aérienne suisse – se soumettra en automne 2006.

En sa qualité d'ASN, l'OFAC sera chargé à l'avenir de certifier et de surveiller Skyguide, Météo Suisse et d'autres prestataires conformément aux critères de l'Union européenne. La certification est un passage obligé pour les entreprises qui souhaitent voir leurs prestations reconnues en Europe. Elles pourront de ce fait conclure des accords de coopération avec des partenaires étrangers en vue d'une gestion commune d'un bloc d'espace aérien. La certification constitue donc une condition importante de la survie des prestataires de services suisses dans le contexte européen et du maintien de leur position actuelle.



Naissance d'un nouvel OFAC

L'année 2004 a été marquée par la réorganisation complète de l'office, qui a fait peau neuve et comprend désormais trois divisions dédiées à la sécurité et une division chargée de la politique et de la stratégie aéronautique. Le nouvel organigramme est d'une part conforme au mandat politique, qui exigeait une séparation claire entre les domaines relevant de la sécurité et ceux relevant de la politique; d'autre part, il tient compte du principe «Safety first» (priorité à la sécurité). Depuis le 1^{er} janvier 2005, l'office repose sur une structure moderne, tandis que tous les processus ont été redéfinis. L'OFAC est désormais armé pour assumer avec une efficacité accrue son rôle d'autorité de surveillance spécialisée dans le secteur aéronautique.

L'encadrement et l'équipe dirigeante ont également été renouvelés. Un nouveau directeur en la personne de Raymond Cron a pris les commandes de l'OFAC le 1^{er} mai, succédant à Max Friedli qui dirigeait l'office à titre intérimaire depuis septembre 2003. L'encadrement se compose actuellement pour un tiers de cadres déjà en place dans l'ancienne structure, pour un autre tiers de personnes recrutées à l'externe et pour le tiers restant de collaborateurs recrutés à l'interne. L'effectif total s'est accru de 60 collaborateurs, engagés principalement pour renforcer le domaine de la sécurité. Les Chambres fédérales ont accepté au

cours de la session d'été 2004 la demande en ce sens déposée par le Conseil fédéral. A la fin de 2004, près de la moitié des postes supplémentaires avaient été pourvus.

Au cours de l'année écoulée, l'OFAC a systématiquement mis en pratique sa nouvelle devise «Safety first». Il a par exemple ordonné l'allongement des intervalles entre avions au décollage et avions à l'atterrissage sur les pistes 14 et 16 de l'aéroport de Zurich, réduisant ainsi le risque de rapprochements dangereux en cas de remise de gaz. L'office a en outre demandé aux aéroports d'harmoniser les règles d'accès aux zones aéroportuaires non ouvertes au public, afin d'éliminer les lacunes existant sur certains sites. L'OFAC a également enjoint les entreprises de restauration à bord opérant dans les aéroports suisses d'améliorer leurs contrôles d'accès après que des inspections eurent mis en évidence des carences en matière de sûreté.

Opportunités et enjeux

La réorganisation représente pour l'OFAC une opportunité, mais aussi un défi. Un défi, car restructurer une organisation et éliminer ses dysfonctionnements tout en assurant les tâches courantes, en soi complexes, constitue une véritable gageure. Même avec du personnel supplémentaire, un tel projet ne peut être mené

à bien que si l'office fixe des priorités claires. Les prestations qui n'incombent pas obligatoirement à l'OFAC feront désormais l'objet d'une étude de faisabilité détaillée.

A la recherche d'un nouveau concept d'exploitation pour l'aéroport de Zurich

La question de l'aéroport de Zurich a de nouveau passablement sollicité l'OFAC l'année dernière. L'OFAC a examiné le règlement d'exploitation provisoire déposé par l'aéroport, qui reprend les modifications provisoires des dernières années. L'office en a approuvé certains éléments qui sont entrés en vigueur au premier trimestre 2005. L'espace aérien a en outre été remanié et deux zones d'attente ont été transférées de l'espace aérien allemand à l'espace aérien suisse. Après le rejet de l'accord aérien par la Suisse, l'Allemagne avait en effet annoncé son intention de supprimer ces zones au printemps 2005.

L'adoption du règlement d'exploitation définitif de l'aéroport de Zurich suppose l'établissement, dans le cadre du processus de coordination qui a été relancé en novembre, d'une «fiche de coordination relative au Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique» (PSIA). Une première tentative en 2001/2002 s'était soldée par un échec. Comme la procédure de médiation envisagée successivement par la Confédé-

ration et censée impliquer de larges milieux n'a jamais vu le jour, le DETEC s'est finalement résolu à réactiver le processus de coordination. Réunissant un cercle restreint de participants, il doit jeter d'ici 2007 les bases du nouveau concept d'exploitation de Zurich. Afin d'augmenter ses chances de succès, les autorités ont demandé à l'Allemagne d'y prendre part. Celle-ci a toutefois rejeté l'idée d'une participation active au profit d'un accompagnement technique du processus.

Mouvements d'avion

Année	Entreprises suisses	Entreprises étrangères
2000	329 939	207 874
2001	312 705	194 112
2002	273 020	195 870
2003	231 287	195 550
2004	191 382	221 238

Passagers

Année	Entreprises suisses	Entreprises étrangères
2000	20 815 171	14 204 780
2001	19 195 601	13 568 954
2002	15 482 091	13 710 704
2003	14 984 665	13 095 147
2004	13 837 570	15 049 827

Fret et poste (en tonnes)

Année	Entreprises suisses	Entreprises étrangères
2000	384 186	147 861
2001	323 911	145 851
2002	231 803	127 687
2003	203 553	126 794
2004	191 510	134 519

■ Entreprises suisses ■ Entreprises étrangères

Aéroports

	2000	2001	2002	2003	2004
Aéroports nationaux	3	3	3	3	3
Aéroports régionaux	10	10	10	10	10
Aérodromes	44	44	44	44	43
Champs d'aviation pour hélicoptères	26	26	26	26	22

Entreprises

	2000	2001	2002	2003	2004
Entreprises du trafic de lignes	5	5	5	2	5
Entreprises sans trafic de lignes	172	182	169	150	153
Entreprises d'entretien	94	91	89	87	81
Ecoles d'aviation	149	147	138	150	154
Entreprises de construction					10

Registre matricule des aéronefs

	2000	2001	2002	2003	2004
Avions à moteur	2 014	2 024	1 992	1 952	1 918
Hélicoptères	254	266	265	280	275
Motoplaneurs	246	252	260	259	254
Planeurs	1 024	1 028	1 016	1 000	974
Ballons	504	492	490	474	465
Dirigeables	6	5	7	7	7
Total	4 048	4 067	4 030	3 972	3 893

Vois de lignes et charter 2000-2004



Total Suisse 2004
Lignes: 368 056/Charter: 29 516/Total: 397 572

Passagers vols de lignes et charter 2000-2004



Total Suisse 2004
Lignes: 25 138 596/Charter: 3 047 878/Total: 28 186 474

Nombre de licences valides

	2000	2001	2002	2003	2004
Pilote privé	6 792	6 336	6 294	6 673	6 553
Pilote professionnel	1 421	1 396	1 399	1 190	1 236
Pilote de ligne	2 223	2 160	2 185	2 094	2 104
Pilote d'hélicoptère	1 008	951	950	980	1 023
Pilote de planeur	3 145	3 040	2 977	2 871	2 831
Pilote de ballon	449	451	427	394	395
Validation de licences étrangères	420	287	196	80	26
Mécanicien navigant	14	14	16	11	8
Radiotéléphoniste navigant	30	30	30	28	21
Personnel d'entretien	1 597	1 674	1 946	2 328	2 573

Nombre de passagers sur des vols directs au départ de la Suisse vers les continents

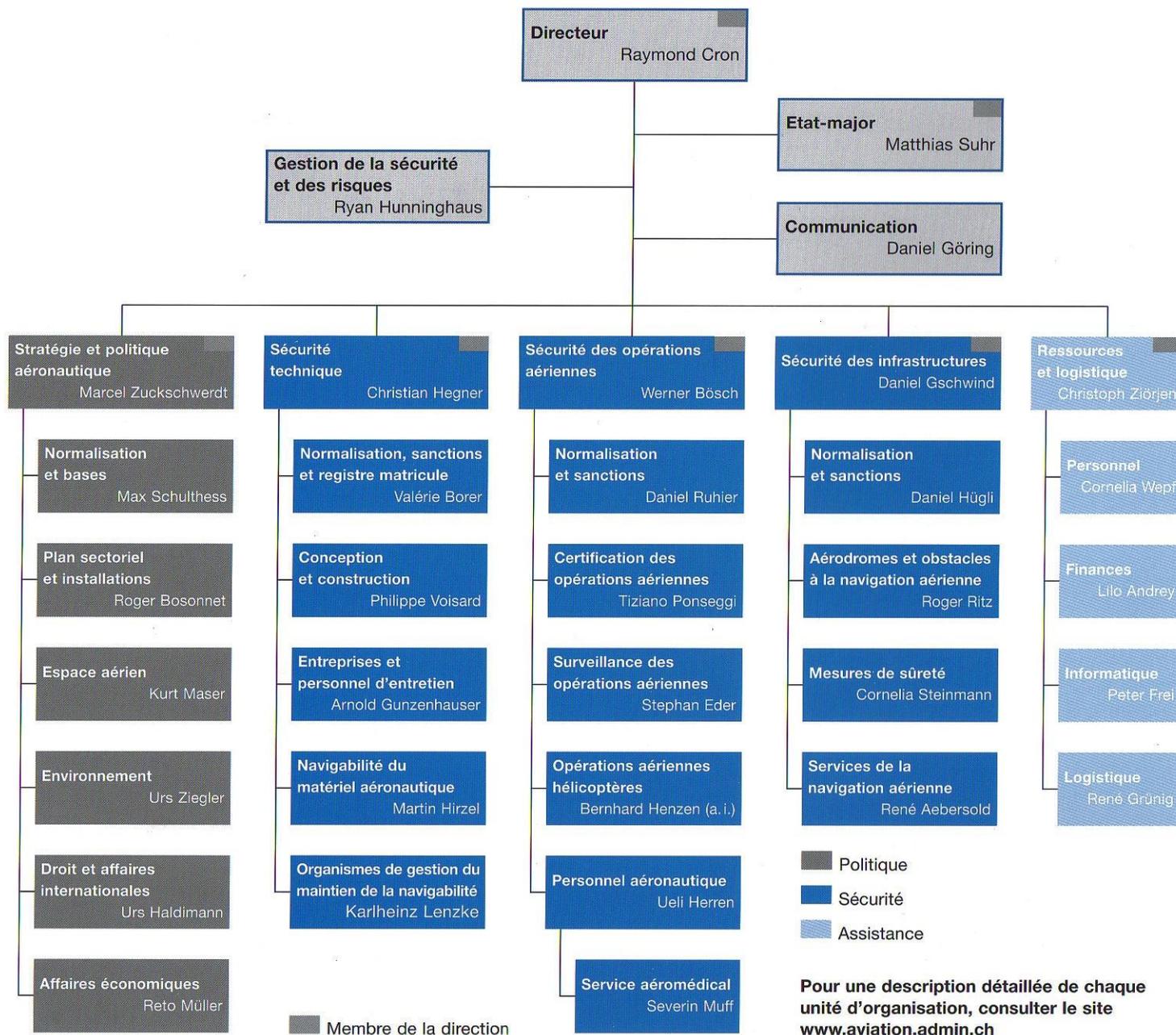


Nombre de passagers sur des vols directs au départ de la Suisse vers les pays d'Europe

	2000	2001	2002	2003	2004
Albanie	30 835	27 522	22 604	4 582	1 882
Allemagne	1 714 305	1 659 146	1 445 372	1 604 625	1 876 008
Autriche	501 159	455 543	397 466	381 069	437 338
Belgique	386 482	374 181	287 164	290 167	299 378
Bosnie	28 224	29 362	23 184	5 249	34
Bulgarie	25 394	26 444	29 123	28 963	25 536
Chypre	105 824	102 917	77 306	46 870	56 898
Croatie	38 494	38 436	31 699	28 334	23 913
Danemark	270 017	275 378	260 281	229 581	241 238
Espagne	1 412 812	1 328 908	1 188 200	1 087 564	1 127 841
Estonie	493	396	633	289	855
Finlande	102 224	97 886	69 408	73 419	79 670
France	1 668 152	1 494 941	1 408 758	1 396 830	1 400 453
Grèce	421 106	387 751	365 260	347 895	330 331
Grande-Bretagne	1 959 922	1 912 217	1 987 486	2 067 503	2 102 954
Hongrie	138 812	123 727	93 467	103 815	122 709
Irlande	57 294	37 340	40 572	59 516	71 905
Islande	3 502	3 266	3 012	3 828	4 602
Italie	765 964	691 099	539 863	543 310	514 886
Lettonie		182	71	379	310
Lituanie			40	118	88
Luxembourg	62 888	55 667	43 119	41 558	34 187
Malte	52 285	50 103	29 927	30 460	30 921
Macédoine	150 382	72 758	80 538	70 937	58 927
Norvège	73 240	78 461	51 301	34 494	24 062
Pays-Bas	600 489	553 360	536 374	512 137	537 285
Pologne	107 227	101 870	83 164	75 013	73 138
Portugal	359 585	329 246	302 481	276 987	292 544
République tchèque	133 858	126 717	100 253	85 025	105 898
Roumanie	66 949	62 643	59 568	37 664	34 438
Russie	136 195	141 582	127 489	146 037	157 437
Serbie-et-Monténégro	170 910	241 485	234 902	238 390	253 164
Slovaquie	8	123	5 311	8 632	9 795
Slovénie	38 567	31 745	23 379	26 121	12 814
Suède	247 814	212 911	177 354	153 250	135 622
Suisse	1 539 465	1 383 452	1 000 145	831 148	740 843
Turquie	356 637	376 315	364 480	359 693	432 284
Ukraine	36 532	34 893	25 032	26 936	19 244



Organigramme

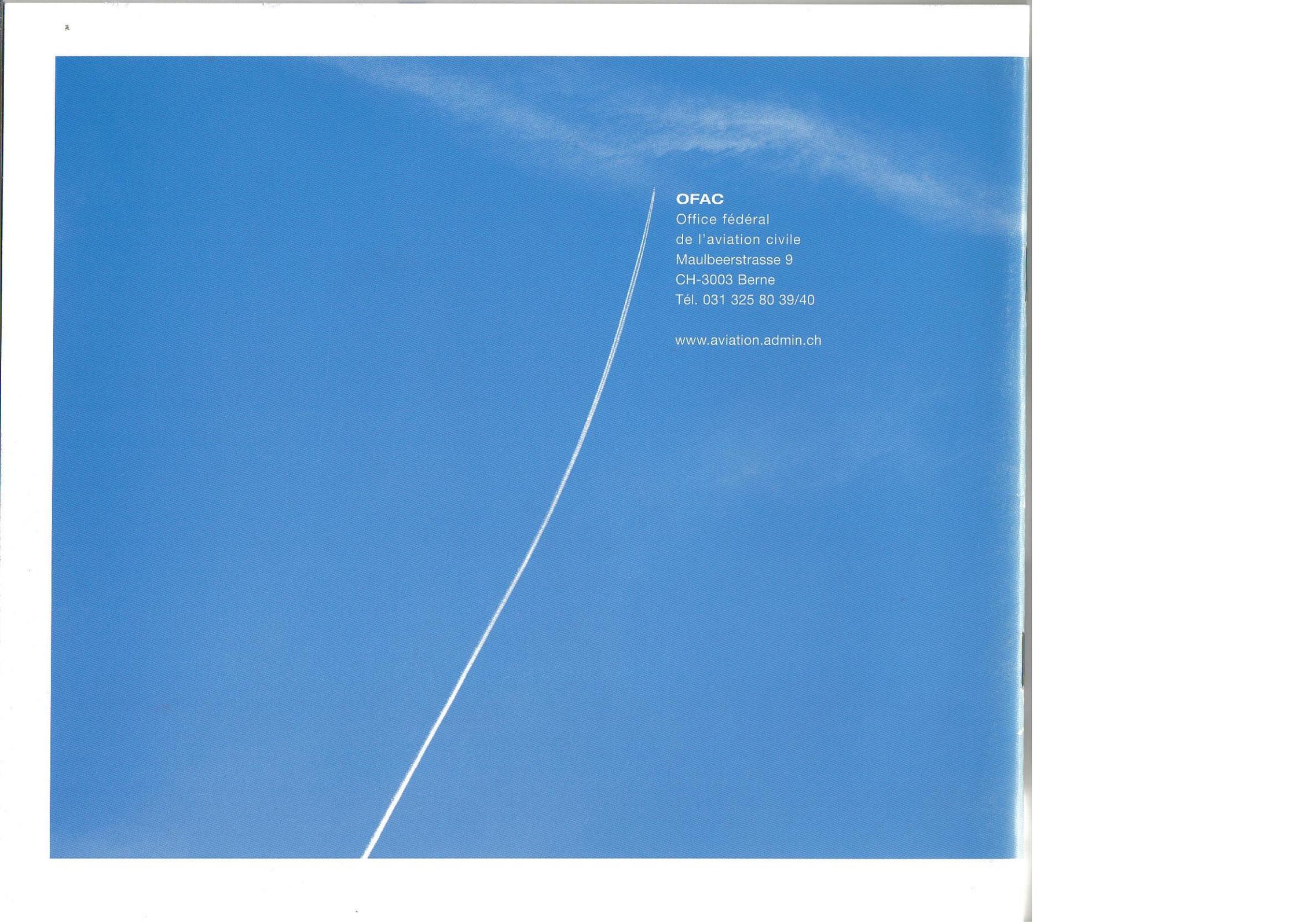


Editeur/rédaction
Office fédéral de l'aviation civile
Maulbeerstrasse 9
3003 Berne

Réalisation graphique
Gruner & Brenneisen Corporate Identity AG
Lautengartenstrasse 9
4010 Bâle

Iconographie
OFAC
Skyguide SA
Gruner & Brenneisen CI AG
Getty Images, pages 8/9, 13
SR Technics Switzerland, pages 14/15

Impression
Stämpfli AG, Berne



OFAC

Office fédéral
de l'aviation civile
Maulbeerstrasse 9
CH-3003 Berne
Tél. 031 325 80 39/40

www.aviation.admin.ch