



Modification de la loi sur l'aviation

Résultat de la procédure de consultation

Avril 2025

Table des matières

1.	Contexte	3
2.	Participation à la procédure de consultation	3
3.	Prises de position reçues.....	3
4.	Résumé des résultats	4
5.	Remarques générales sur le projet proposé	6
6.	Résultats concernant les différentes thématiques	6
5.1	Délégation de la surveillance (art. 4 AP-LA).....	6
5.2	Compétences de surveillance (art. 16 AP-LA)	7
5.3	Enquête sur les accidents (art. 22 à 27 AP-LA)	7
5.4	Modification des conditions d'octroi de l'autorisation d'exploitation (art. 27 P-LA)	8
5.5	Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) / Gestion des objets trouvés (art. 36 AP-LA).....	8
5.6	Concession d'exploitation et droit des marchés publics (art. 36a, al. P-LA).....	8
5.7	Maintien des aéroports en l'état (art. 36a ^{bis} P-LA).....	9
5.8	Installations annexes (art. 37m P-LA)	9
5.9	Zones réservées (art. 37n ss P-LA).....	10
5.10	Délégation de la fourniture de services de navigation aérienne à des prestataires de services de navigation aérienne étrangers (art. 40b P-LA)	11
5.11	Restrictions de la propriété foncière (plan des zones de sécurité) (art. 42 ss P-LA).....	11
5.12	Exonération des redevances de route du trafic obéissant aux règles de vol à vue (trafic VFR) (art. 49 P-LA).....	12
5.13	Conception et organismes de conception (art. 57 P-LA).....	12
5.14	Élévation de la limite d'âge des pilotes d'hélicoptères (art. 61 P-LA).....	12
5.15	Extension aux aéroports des dispositions pénales en lien avec les droits des passagers (art. 91 P-LA)	12
5.16	Augmentation du tarif des amendes dans le cadre de procédures pénales administratives contre des personnes morales en lien avec les droits des passagers (art. 91 ^{bis} P-LA)	12
5.17	Retrait de la concession (art. 93 P-LA).....	13
5.18	Compétence juridictionnelle (art. 98 P-LA).....	13
5.19	Culture juste (art. 20 et 91 ^{ter} P-LA, art. 237 P-CP)	13
5.20	Contrôles d'alcoolémie par l'exploitant d'aérodrome (art. 90 ^{bis} et 100 ^{ter} P-LA).....	14
5.21	Traitement des données et droits d'accès (art. 107a P-LA)	15
5.22	Utilisation des données biométriques (art. 107c P-LA)	15
5.23	Dérogations à la loi sur la transparence (art. 107d P-LA)	16
5.24	Vérification des antécédents du personnel de sûreté (art. 108b ss P-LA, art. 46 P- LCJ, art. 10 ss P-LSIP).....	17
7.	Annexe	18

1. Contexte

La mise en œuvre de plusieurs motions acceptées par le Parlement exige de modifier la loi du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA ; RS 748.0). Les motions en question portent sur les compétences pénales de la Confédération (Candinas 18.3700¹), sur l'âge des pilotes (CTT-N 21.3020² et Ettlin 21.3095³) et sur l'exemption de l'obligation d'effectuer des appels d'offres publics pour l'octroi de concessions aux aéroports (CTT-N 21.3458⁴). Le projet intègre d'autres thèmes nécessitant une adaptation de la LA, principalement dans le domaine du droit de la surveillance. Ce sont : l'activité de surveillance de l'OFAC, la culture juste (*Just Culture*), la vérification des antécédents, l'exploitation des aéroports (gestion des objets trouvés, la réalisation de contrôles d'alcoolémie sur le périmètre aéroportuaire, l'utilisation de données biométriques pour le contrôle des passagers), le service de la navigation aérienne (délégation de services de navigation aérienne), les procédures liées aux infrastructures aéronautiques et les sanctions des infractions aux droits des passagers. Ces adaptations seront mises en œuvre dans le cadre d'une révision partielle de la LA.

Le 28 août 2024, le Conseil fédéral lançait la procédure de consultation relative à la présente révision de la loi fédérale sur l'aviation. La consultation s'est achevée le 30 novembre 2024. Le présent rapport prend en compte toutes les prises de position, y compris celles qui sont parvenues au-delà du délai imparti.

2. Participation à la procédure de consultation

Le chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a invité par courrier du 28 août 2024 85 destinataires à participer à la procédure de consultation :

- 26 gouvernements cantonaux⁵ ;
- la Conférence des gouvernements cantonaux ;
- dix partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale⁶ ;
- trois associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national⁷ ;
- huit associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national⁸ ;
- le Tribunal fédéral⁹ ;
- douze organisations de l'aviation¹⁰ ;
- six transporteurs aériens¹¹ ;
- quatorze aéroports et aérodromes régionaux¹² ;
- quatre autres destinataires représentant le service de la navigation aérienne, les polices cantonales et les ministères publics¹³.

3. Prises de position reçues

À la mi-octobre, l'OFAC avait reçu au total 128 prises de position. Se sont exprimés :

- 25 cantons¹⁴ ;
- cinq partis¹⁵ ;

¹ Motion 18.3700 du conseiller national Martin Candinas du 15 juin 2018 : « Étendre la juridiction pénale fédérale aux accidents d'aviation et aux incidents graves ».

² Motion 21.3020 de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) du 16 février 2021 : « Création d'une licence nationale de pilote professionnel ».

³ Motion 21.3095 du conseiller aux États Erich Ettlin du 8 mars 2021 : « Création d'une licence nationale de pilote professionnel ».

⁴ Motion 21.3458 de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) du 26 avril 2021 : « Le marché sectoriel des aéroports dans le contexte des marchés publics ».

⁵ ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU.

⁶ Le Centre, UDF, PEV, PLR, Les Vert-e-s, PVL, Lega, MCG, UDC, PS.

⁷ ACS, UVS, SAB.

⁸ economiesuisse, USAM, UPS, USP, ASB, USS, SEC Suisse, TS.

⁹ TF

¹⁰ Aerosuisse, AéCS, SIAA, ASA, AOPA, BAR, SHA, AEROPERS, SwissALPA, HelvetiCA, SBAA, ASDA.

¹¹ Swiss, easyjet, Helvetic, Edelweiss, Chair, Zimex.

¹² FZAG, AIG, EAP, Berne, Birrfeld, Jura, Écuvillens, Grenchen, La Blécherette, Les Éplatures, Lugano, Samedan, Altenrhein, Sion.

¹³ Skyguide, CCPCS, CCDJP, CPS.

¹⁴ ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SO BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE.

¹⁵ PLR, UDC, PS, Les Vert-e-s, Parti Pirate.

- une association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national ¹⁶ ;
- huit associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national¹⁷ ;
- quinze organisations de l'aviation¹⁸ ;
- onze entreprises de l'aviation¹⁹ ;
- cinq aéroports nationaux et aérodromes régionaux²⁰ ;
- Skyguide ;
- 18 organisations de protection de l'environnement et associations de riverains²¹ ;
- six associations pro-aviation²² ;
- neuf associations économiques cantonales et internationales²³ ;
- quatre villes et communes²⁴ ;
- trois conférences cantonales (polices et ministères publics)²⁵ ;
- sept associations de protection des consommateurs et des données²⁶ ;
- neuf autres destinataires (sept particuliers, deux administrations fédérales)²⁷.

4. Résumé des résultats

La grande majorité des organismes consultés salue le projet. Les propositions relatives au maintien des aéroports nationaux dans leur état de même que les modifications touchant l'infrastructure aéronautique, les dérogations à la loi sur la transparence et la culture juste ont suscité le plus de réactions.

Les avis sont très tranchés sur le maintien des aéroports nationaux en l'état et les dérogations à la loi sur la transparence, le camp des partisans et celui des opposants étant d'importance égale. Plusieurs cantons, les associations économiques et les milieux de l'aviation sont favorables au texte proposé concernant le maintien de la situation acquise pour les aéroports, alors qu'il ne trouve pas grâce aux yeux d'autres cantons et communes, des organisations de protection de l'environnement et associations de riverains et de particuliers. En substance, les uns privilégient les intérêts économiques liés à l'aviation tandis que les autres mettent en avant la protection de la population contre les effets du trafic aérien. S'agissant des dérogations à la loi sur la transparence, les partisans se recrutent dans les associations économiques et les milieux de l'aviation, tandis que le front des opposants est constitué par les organisations de protection des consommateurs et des données et par des particuliers. Les premiers plaident pour la sécurité du système aéronautique, les seconds ont à cœur de défendre les principes de la loi sur la transparence.

La réglementation relative à la culture juste recueille des avis généralement positifs encore que les milieux de l'aviation jugent que le texte proposé ne va pas assez loin et aimeraient notamment que l'interdiction d'exploiter des informations et la renonciation à toute poursuite pénale s'étendent aussi aux comptes rendus d'accidents. Le même constat peut être dressé quant au renforcement des droits des personnes concernées dans le contexte des enquêtes sur les accidents, qui est bien accueilli. Certains milieux exigent d'instituer un droit de refuser de témoigner et la possibilité par les tribunaux d'examiner les rapports d'enquête.

Le même antagonisme que celui concernant le maintien des aéroports nationaux en l'état caractérise les dispositions procédurales applicables aux infrastructures aéronautiques, à ceci près que les partisans demandent que certains articles soient en partie amendés.

¹⁶ ACS.

¹⁷ economiesuisse, USAM, USS, SEC Suisse, HTS, SEV, FST, CP

¹⁸ Aerosuisse, AëCS, ASA, SHA, SwissALPA, AEROPERS, Kapers, AGAA, FFAC, HelvetiCA, FSVL, FSDH, SATTA, SASPA, SBAA, Syndicom.

¹⁹ Swiss, easyjet, Helvetic, Air King, Albinati, Dassault, Jet Aviation, LAT, Pilatus, Swift Copters, Rega.

²⁰ FZAG, AIG, EAP, Les Éplatures, Grenchen.

²¹ ARAG, CARPE, Fluglärmforum, IG Nord, KLUUG, ATRC-AIG, Lärmliga, Mountain Wilderness, sbfz, ATE, MFE, Fair in Air, FNI, Fluglärmsolidarität, VFSN, IG ZFDN, Region Ost, WWF,

²² AERIA, Aviationsuisse, IG Landesflughäfen, Weltoffenes Zürich, UGW, Pro Flughafen,

²³ GLWK, HKBB, IVS, SOHK, SCSA, SCHK, ZWK, ZBV, ZHK

²⁴ Niederhasli, Zell, Rümlang, Wallisellen

²⁵ CCPCS, CCDJP, SSK-CMP

²⁶ Société numérique, FRC, RSF, Protection des consommateurs, Investigativ, Loitransparence, Politbeobachter

²⁷ ADF, Zimmermann, Huber, Bratoljic-Melkay, Schiltknecht, Blöchliger, Hardegger, SESE, PFPDT

En particulier les milieux de l'aviation se montrent critiques quant à la réglementation proposée sur les compétences de surveillance de l'OFAC. Ils estiment que ces compétences sont excessives outre qu'elles soient mal définies.

La modification de l'article relatif aux marchés publics est dans l'ensemble bien accueillie. D'aucuns souhaiteraient que les cantons et communes d'implantation ou les sociétés dont ils détiennent des participations aient la priorité lors de l'attribution des concessions. Autre demande : la possibilité de proroger la concession lorsque deux tiers de sa durée ont été atteints.

L'extension des compétences du Ministère public de la Confédération jouit dans l'ensemble d'une appréciation positive. Certains critiquent toutefois le fait que la réglementation proposée va au-delà de ce que demande la motion et que les compétences sont mal définies. Le droit de pratiquer des contrôles de l'alcoolémie accordé aux exploitants d'aéroport suscite également l'approbation. Certains participants à la consultation demandent que les infractions constatées, commises par exemple par les membres d'équipage, soient aussi sanctionnées.

Les dispositions sur la protection des données et les données biométriques recueillent une majorité d'avis positifs. Les quelques avis négatifs soulignent la relation de dépendance entre l'employé et l'employeur et que partant il ne suffit pas de requérir le consentement à l'utilisation des données biométriques, comme le prévoit le texte.

De même, concernant la vérification des antécédents, la majorité des avis ont une tonalité positive. Côté critique, des voix avancent qu'il en résultera une charge de travail sensiblement accrue pour les polices cantonales. Autre critique : la formulation vague de la réglementation laisse trop de champ à Skyguide pour déterminer le cercle des personnes soumises à vérification.

L'élévation de la limite d'âge des pilotes est en majorité acceptée. Les critiques portent sur le fait que la réglementation est contraire au droit européen en vigueur et risque dès lors d'empoisonner les relations avec l'Union européenne. Et d'ajouter que les risques et inconvénients qui pourraient résulter d'une violation de l'accord sur le transport aérien entre la Suisse et l'UE l'emportent sur les bénéfices de cette nouvelle réglementation.

L'extension des possibilités de déléguer de services de navigation aérienne recueille également une majorité d'avis favorables. Les opposants craignent une perte de contrôle, une pression accrue sur les salaires des employés en Suisse et aussi des suppressions d'emplois du fait de la fourniture de services de navigation aérienne meilleur marché. Des critiques ciblent également la modernisation technologique accusée de contraindre le personnel à acquérir de nouvelles compétences, notamment en matière de numérisation.

L'inscription dans la LA du PSIA et la possibilité de réaliser les objets trouvés aux aéroports ne suscitent aucune opposition. En marge, il est demandé de ne plus limiter le nombre d'aérodromes et d'hydroaérodromes. À la place, le Conseil fédéral devrait être tenu d'élaborer un plan d'infrastructure pour l'aviation commerciale, militaire et privée.

L'extension de l'applicabilité des dispositions pénales aux aéroports dans le domaine des droits des passagers et le relèvement du tarif des amendes infligées aux personnes morales lors de procédures pénales administratives ne donnent lieu à aucune objection. Idem l'exemption du trafic selon les règles de vol à vue du versement de redevances de route et les adaptations purement rédactionnelles touchant les autorisations d'exploitations et les organismes de conception.

5. Remarques générales sur le projet proposé

Quatre cantons²⁸ et l'aérodrome régional de Grenchen approuvent de manière générale le projet. Deux cantons²⁹, l'Association des communes suisse, le Tribunal fédéral et la Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police (CCDJP) n'ont pas souhaité s'exprimer sur le fond du projet.

Le canton d'Argovie constate au chapitre 1 du rapport explicatif, qui présente les grandes lignes du projet, des incohérences quant à la citation des articles de loi concernés. Cela serait pourtant utile pour comprendre et appréhender la réglementation proposée et les explications dans les sous-chapitres.

Le canton du Valais, l'Association suisse des aérodromes et l'Aérodrome des Éplatures exigent la stricte application de la motion Würth (20.4412 Pérenniser les infrastructures clés que sont les aérodromes régionaux).

IG Nord et la ville de Bülach sont de manière générale contre le projet et demandent que soit éventuellement organisé un atelier de travail ou une audition.

Les Vert-e-s soutiennent les autres axes de mesures proposés pour améliorer la culture de la sécurité et la surveillance. Le parti estime cependant que le projet est trop chargé et mélange des thématiques qui n'ont aucun rapport entre elles, si ce n'est qu'elles sont réglementées par une même loi. Il exige dès lors que le projet soit présenté au Parlement en parties cohérentes. Aux yeux de la Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich et de la ville de Wallisellen, le projet devrait se limiter à la mise en œuvre des motions.

Plusieurs destinataires ont saisi l'occasion de la consultation pour proposer d'autres modifications à la LA, nécessaires selon eux. Le PLR demande que la commission de l'aviation instituée par la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation et dissoute après le *grounding* de Swissair soit ressuscitée. Il s'est avéré que les mécanismes annoncés lors du démantèlement de la commission de l'aviation, soit n'existent pas, soit fonctionnent mal. Les milieux intéressés ont du mal à se faire entendre du Conseil fédéral. Trois organisations de l'aviation³⁰, deux associations pro-aviation³¹ et deux aéroports³² exigent des bases légales qui donneraient aux exploitants d'aéroport le droit d'ordonner des mesures administratives et de traiter des données personnelles. L'aéroport de Genève exige que le Rapport sur la politique aéronautique soit transposé dans la LA. Deux associations de protection des consommateurs³³ exigent la création d'un organe de conciliation concernant les droits des passagers. La Fédération suisse de vol libre demande l'abrogation de l'obligation de marques d'identification pour les planeurs de pente. Cette obligation pourrait être remplacée par une perceptibilité électronique.

6. Résultats concernant les différentes thématiques

5.1 Délégation de la surveillance (art. 4 AP-LA)

Les Vert-e-s soutiennent sans réserve les principales mesures d'amélioration de la culture de la sécurité et de la surveillance. Plusieurs organisations de l'aviation³⁴, trois organisations faîtières de l'économie³⁵ et l'aéroport de Zurich sont dans l'ensemble favorables à la proposition relative aux conditions auxquelles l'OFAC peut déléguer certaines tâches de surveillance. Certains craignent toutefois que cela soit synonyme de détérioration des conditions de travail, du droit du travail et des normes de sécurité, lorsque la délégation est avant tout motivée par les réductions de coûts et que les compétences spécialisées nécessaires font défaut. D'aucuns demandent par ailleurs de garantir que les organisations mandatées exercent leurs tâches de manière juridiquement correcte et de préciser que seul le Conseil fédéral peut

²⁸ AR, BS, SH, TG

²⁹ OW, SO

³⁰ Aerosuisse, ASA, SASPA

³¹ UGW, Pro Flughafen

³² FZAG, ARESA

³³ Protection des consommateurs, FRC

³⁴ AéCS, Aerosuisse, HelvetiCA, Kapers, ASA, FZAG

³⁵ USS, economiesuisse, CP

fixer des émoluments. Il faudrait également prévoir la délégation de la surveillance à l'exploitant d'aérodrome dans le cas des grands aéroports en plus de la délégation de tâches de surveillance aux directions d'aérodrome.

Le canton de Genève émet une réserve concernant la délégation de tâches de surveillance aux cantons ou aux communes en estimant que celle-ci devrait être strictement encadrée. Et de poursuivre que chaque canton dispose d'une marge de manœuvre dans les compétences dévolues aux communes et que ces dernières n'ont bien souvent pas les ressources ni les compétences pour de telles tâches de police. La délégation par l'OFAC de tâches de surveillance aux communes ne devrait intervenir qu'après avoir consulté le canton et l'aéroport concerné.

La Rega exige d'attribuer les responsabilités lorsque des tâches étatiques sont déléguées et de définir clairement les compétences de surveillance qui peuvent être déléguées. IG Nord propose que l'article soit reformulé et prévoie une responsabilité de principe de l'OFAC en matière de surveillance et la possibilité de déléguer la surveillance lorsque cela est prévu par la loi. Le canton est entendu en cas de délégation à une commune et vice versa.

Le SEV rejette la proposition. À ses yeux, la délégation de tâches de surveillance ne devrait pas reposer sur une logique de réduction des coûts. Le syndicat craint notamment, en cas de délégation de la surveillance à des organisations appropriées, une détérioration des conditions de travail et une perte de sécurité, puisque la qualité de l'activité de surveillance diminuerait inévitablement. Il ajoute que la délégation de telles tâches exige une surveillance renforcée de l'OFAC. Le syndicat s'oppose également à ce que ces organismes puissent prélever des redevances, celles-ci devant être perçues par l'OFAC selon un tarif uniforme.

5.2 Compétences de surveillance (art. 16 AP-LA)

La nouvelle réglementation des compétences de l'OFAC en matière de surveillance a été accueillie de manière très critique. L'UDC et l'AéCS la rejettent. Vingt participants à la consultation, la plupart ressortissant aux milieux de l'aviation, demandent que le texte de loi soit rectifié³⁶. En substance, ils estiment que la réglementation va trop loin en prévoyant une extension inutilement étendue des compétences de l'OFAC. Il s'agit, disent-ils, de peser les inconvénients et les avantages d'une telle démarche, étant entendu qu'il faut limiter l'action de l'État à l'essentiel. Ils font remarquer que ce que l'on entend par compétence de surveillance ce sont les compétences de l'office et non de ses employés. La réglementation proposée, bien trop détaillée, laisse planer le soupçon que l'on souhaite donner un blanc-seing aux employés de l'OFAC pour opérer des contrôles illimités et renforcer ce faisant unilatéralement leurs droits au détriment des organismes et personnes sous surveillance. Certains avancent que cette disposition pourrait également être exploitée en amont d'éventuelles procédures pénales administratives ou administratives, afin d'acquérir des moyens de preuve en dehors de ces procédures. L'introduction d'une compétence d'autorisation à l'OFAC essuie notamment des critiques. Des participants à la consultation font remarquer que l'extension des compétences de surveillance contredit la culture de sécurité telle qu'elle est pratiquée sur le terrain et qu'elle pourrait porter atteinte à l'essence même de la culture juste intégrée dans la révision de la loi. La réglementation proposée est d'autant plus déconcertante qu'elle renvoie au droit de l'UE d'application directe tout en conférant des compétences de surveillance qui vont très au-delà de celui-ci. Il convient de rejeter résolument l'éventualité d'accorder au personnel de l'OFAC ou à des personnes mandatées par l'OFAC le pouvoir de donner des instructions contraignantes. La réglementation proposée ne répond pas non plus à la question récurrente de la légitimité des audits AESA réalisés en Suisse par des représentants de l'AESA.

5.3 Enquête sur les accidents (art. 22 à 27 AP-LA)

La Rega se félicite du renforcement des droits des personnes concernées porté par l'art. 26, al. 2^{bis}, LA, qui clarifie les conditions préalables à l'utilisation des informations et renseignements communiqués

³⁶ AEROPERS, AIG, ARESA, Aerosuisse, economiesuisse, FZAG, FFAC, Helvetic, Helvetica, IG Nord, LAT, Pilatus, SESE, USAM, Rega, SBAA, Swiss, UGW, ASA, Pro Flughafen

dans le cadre d'enquêtes de sécurité. Trois représentants des milieux de l'aviation³⁷ se montrent critiques quant à la procédure d'enquête sur les accidents. Ils estiment qu'elle n'est pas conforme au droit en vigueur et probablement aussi avec la CEDH. Il convient par conséquent de compléter la LA en insérant une disposition selon laquelle les autorités d'enquête sont tenues de signifier aux personnes concernées qu'elles ont le droit de refuser de témoigner et de faire appel à un avocat. L'absence de contrôle judiciaire sur le résultat des enquêtes est également l'objet de critiques. D'autant plus que les procédures et mesures administratives ou pénales s'appuient souvent sur les conclusions des enquêtes. Pour ces raisons, les rapports du SESE devraient pouvoir à nouveau être examinés par une commission spécialisée indépendante, à l'instar de la commission sur les accidents d'aviation jadis inscrite à l'art. 26 LA.

IG Nord demande de compléter la LA afin que les communes exposées à un danger ou ayant subi des dommages soient entendues par l'OFAC et le DDPS.

5.4 Modification des conditions d'octroi de l'autorisation d'exploitation (art. 27 P-LA)

La LA en vigueur conditionne notamment l'octroi de l'autorisation d'exploitation à la possession des droits d'usage nécessaires sur l'aérodrome prévu comme base pour l'exploitation des vols. La présente révision abroge cette condition. Cette abrogation n'a suscité aucune réaction.

5.5 Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) / Gestion des objets trouvés (art. 36 AP-LA)

Trois cantons³⁸ ont pris position sur cette proposition de réglementation. Ils exigent que la réglementation concernant la gestion des objets trouvés figure à un autre endroit puisqu'elle n'a aucun rapport avec la matière de l'article, à savoir le PSIA. Le canton de Genève espère que les adaptations de l'article ne porteront pas atteinte aux compétences cantonales en matière d'aménagement du territoire. L'Union syndicale suisse appuie la proposition sans réserve. L'UDC approuve l'inscription du PSIA dans la loi et demande qu'il soit également contraignant pour d'autres organes auxquels sont confiées des tâches de la Confédération. Le parti souhaite l'abrogation de la disposition limitant le nombre d'aérodromes et d'hydroaérodromes et qu'en lieu et place le Conseil fédéral élabore un plan d'infrastructure pour l'aviation commerciale, militaire et privée. Six organisations de l'aviation³⁹, les deux aéroports nationaux⁴⁰ et l'ARESA, deux compagnies aériennes⁴¹, deux associations économiques⁴² et quatre associations pro-aviation⁴³ sont également du même avis. Aerosuisse propose en outre de parler à l'al. 1 de contrôles de sûreté et des bagages. IG Nord souhaite que de nombreux amendements soient apportés au texte visant à garantir l'accomplissement des tâches et les intérêts des cantons et communes concernés.

5.6 Concession d'exploitation et droit des marchés publics (art. 36a, al. P-LA)

La majorité des participants à la consultation approuvent la proposition de ne pas soumettre l'octroi des concessions d'exploitation au droit des marchés publics. C'est le cas de cinq cantons⁴⁴, sept associations économiques⁴⁵, l'UDC, sept organisations de l'aviation et associations pro-aviation⁴⁶ et trois aéroports⁴⁷. Le canton des Grisons souhaite que le rapport explicatif mentionne la loi sur le marché intérieur. L'UDC, les organisations de l'aviation, les associations pro-aviation et les aéroports exigent que les cantons et communes aéroportuaires et les sociétés dont ils détiennent des participations soient prioritaires dans l'attribution des concessions. Trois associations de l'économie⁴⁸ se rallient à cette proposition et demandent en outre que la concession puisse déjà être prorogée aux deux tiers de sa durée. La Société

³⁷ ADF, AéCS, HelvetiCA

³⁸ AG, GE, VS

³⁹ Aerosuisse, AéCS, ASA, SBAA, HelvetiCA, Aviationssuisse

⁴⁰ AIG, FZAG

⁴¹ Swiss, LAT

⁴² Economiesuisse, ZHK

⁴³ UWF, VPF, ZHK, KWZ,

⁴⁴ GE, GR, NE, VS, ZG

⁴⁵ economiesuisse, CP, SEV, SEC Suisse, USAM, ZHK

⁴⁶ Aerosuisse, IG Landesflughäfen, SBAA, ASA, Pro Flughafen, UGW, Weltoffenes Zürich

⁴⁷ AIG, FZAG, ARESA

⁴⁸ economiesuisse, ZHK, UGW

suisse des employés de commerce souhaite que la loi prévoie une obligation de durabilité pour les aéroports. IG Nord est contre la réglementation proposée et exige son retrait pur et simple sans autre justification.

5.7 Maintien des aéroports en l'état (art. 36a^{bis} P-LA)

La proposition d'étendre la garantie de la situation acquise aux horaires d'exploitation des aéroports nationaux a suscité 83 prises de position. Cinq cantons⁴⁹, deux partis⁵⁰, seize associations économiques⁵¹ cinq organisations de l'aviation⁵², six associations pro-aviation⁵³, huit compagnies aériennes⁵⁴, Skyguide, quatre aéroports⁵⁵ et un particulier⁵⁶ approuvent cette nouvelle réglementation. Si le canton de Schwyz n'est pas opposé, sur le principe, à l'extension de la garantie de la situation acquise, il souhaite la limiter au bruit admissible, notamment la nuit, estimant qu'il s'agit de protéger le cadre de l'exploitation et non le trafic aérien en soi. Les milieux de l'aviation, en partie avec l'appui des associations économiques, exigent dans une position commune que le maintien des aéroports en l'état porte aussi sur l'étendue de l'exploitation et les horaires d'ouverture qui, pour le moins, doivent rester en l'état. D'aucuns demandent qu'il soit possible d'étendre l'exploitation et les horaires d'exploitation lorsque le trafic augmente et que les atteintes à l'environnement diminuent (bruit)⁵⁷ et d'appliquer également la garantie de la situation acquise aux aérodromes régionaux avec trafic de ligne⁵⁸.

La réglementation proposée ne trouve pas grâce aux yeux de trois cantons⁵⁹, de deux partis⁶⁰, de 17 organisations de protection de l'environnement et associations de riverains⁶¹, de quatre villes et communes⁶² et de six particuliers⁶³. Le canton d'Argovie demande de ne pas étendre la garantie de la situation acquise, essentiellement au motif de l'absence de possibilité de peser les intérêts en jeu. Il aurait aimé également lire des considérations sur les conséquences de la réglementation. Le canton de Genève souhaite que la garantie prévue par cet article soit limitée en formulant une réserve pour les futures fiches du PSIA et les procédures d'assainissement. Le canton de Bâle-Campagne ne prend pas position sur l'extension de la garantie de la situation acquise, mais fait remarquer que ses exigences en matière d'heures d'exploitation de l'EAP ne sont actuellement pas satisfaites. La teneur des autres oppositions est plus ou moins identique, dénonçant ce qui s'assimile à une abrogation de fait des normes de protection environnementale pour les aéroports nationaux et exigeant qu'il soit renoncé à étendre la garantie de la situation acquise. Pour ces opposants, la réglementation proposée viole le mandat constitutionnel de la Confédération qui doit protéger l'environnement (et la population) contre le bruit et les autres immissions désagréables.

5.8 Installations annexes (art. 37m P-LA)

Quatre cantons⁶⁴ se montrent favorables à l'adaptation de la procédure de décision cantonale concernant les constructions et installations aéroportuaires qui n'ont pas vraiment de rapport avec l'exploitation d'un aérodrome. Trois organisations de l'aviation⁶⁵, quatre associations pro-aviation⁶⁶ et deux aéroports⁶⁷ approuvent la réglementation proposée sur le principe mais souhaiteraient qu'elle soit largement

⁴⁹ GR, SG, SZ, ZG, ZH

⁵⁰ PLR, UDC

⁵¹ economiesuisse, USAM, SEV, STV, CP, HKBB, LGWK, HTS, IVS, SOHK, SCSA, Syndicom, SCHK, ZWK, ZBK, ZHK

⁵² Aerosuisse, AEROPERS, SwissALPA, SASPA, SBAA, ASA

⁵³ AERIA+, AGAA, Aviationsuisse, IG Landesflughäfen, UGW, Pro Flughafen, Weltoffenes Zürich

⁵⁴ Dassault, easyjet, Jet Aviation, LAT, Swift Copters, Rega, Swiss, Albinati

⁵⁵ FZAG, AIG, EAP, ARESA

⁵⁶ FAsD

⁵⁷ Air King, Albinati, AERIA +, AGAA, Dassault

⁵⁸ FAsD

⁵⁹ GE, AG, BL

⁶⁰ PS, Les Vert-e-s

⁶¹ ARAG, CARPE, IG Nord, KLUG, APCR-AIG, Lärmliga, Mountain Wilderness, sbfz, ATE, MfE, Fair in Air, FNI, Fluglärmsolidarität, VFSN, IG ZFDN, Region Ost, WWF

⁶² Wallisellen, Rümlang, Niederhasli, Zell

⁶³ Zimmermann, Huber, Bratoljic-Melkay, Schiltknecht, Blöchliger, Hardegger

⁶⁴ AG, FR, GR, NW, VD

⁶⁵ Aerosuisse, ASA, EBAA

⁶⁶ IG Landesflughäfen, UGW, Pro Flughafen, Weltoffenes Zürich

⁶⁷ FZAG, ARESA

reformulée. Il s'agit notamment de prévoir une obligation d'approbation élargie des exploitants d'aérodrome, en ce sens que ceux-ci peuvent refuser leur accord si l'installation annexe empêche ou complique toute extension ultérieure des installations aéroportuaires. L'aéroport de Genève estime que la version en vigueur de l'art. 37m est plus claire et désapprouve la modification proposée, sauf en ce qui concerne l'audition de l'exploitant d'aérodrome ou du service de la navigation aérienne.

La réglementation proposée est rejetée par le PS, 17 organisations de protection de l'environnement et associations de riverains⁶⁸, quatre villes et communes⁶⁹ et six particuliers⁷⁰ au motif que la nécessité de limiter les compétences cantonales n'est pas suffisamment étayée. Ils critiquent notamment l'affirmation selon laquelle les autorités cantonales ne possèderaient pas des compétences nécessaires pour évaluer les projets. Ils rejettent résolument l'affaiblissement du pouvoir des autorités cantonales induit par la réglementation proposée au profit des autorités fédérales, de même que le recul des droits de participation aux décisions. IG Nord propose, sans argumenter, que l'article soit largement remanié et prévoie notamment que les communes soient entendues.

5.9 Zones réservées (art. 37n ss P-LA)

Les articles proposés délimitent clairement les champs d'application des zones réservées, réglementent la procédure de création de ces zones et arrêtent les règles régissant les restrictions induites. Le projet de réglementation permet la création de zones réglementées pour les installations de navigation aérienne. Deux cantons⁷¹ soutiennent sans réserve la réglementation proposée. L'UDC, l'Union suisse des arts et métiers, deux organisations de l'aviation⁷², quatre associations pro-aviation⁷³, deux aéroports⁷⁴ et un particulier⁷⁵ estiment que la réglementation va dans la bonne direction et demandent certains aménagements. La zone réservée, qui est relativement détaillée et proche temporellement d'un projet concret, ne peut précéder la planification sectorielle. Il en résulterait une très forte atteinte immense à la propriété foncière privée. La zone réservée n'est pas l'instrument approprié pour garantir la planification sectorielle. Il est également proposé de prolonger la durée de validité maximale d'une zone réservée et d'obtenir l'accord de l'exploitant de l'aérodrome pour les projets situés dans une zone réservée. L'extension du champ d'application de la zone réservée est rejetée.

Deux cantons⁷⁶ rejettent la réglementation proposée parce que disproportionnée. Le canton de Zurich s'oppose à l'extension du champ d'application, au remplacement de l'audition par une mise à l'enquête assortie de la possibilité de faire opposition et à l'entrée en vigueur des restrictions dès la mise à l'enquête. La restriction de la protection juridique est jugée excessive tandis que la mise à l'enquête publique entraînerait des dépenses supplémentaires. Les Vert-e-s ne commentent pas cette adaptation en particulier. Ils s'opposent de manière générale à toute modification ayant pour effet de renforcer l'intervention de la Confédération. La réglementation proposée est rejetée par le PS, par 17 organisations de protection de l'environnement et associations de riverains⁷⁷, par quatre villes et communes⁷⁸, par l'aéroport de Genève et par six particuliers⁷⁹. Ils rejettent la restriction de la protection juridique et exigent de supprimer l'extension du champ d'application d'une zone réservée. L'aéroport de Genève redoute un alourdissement de la procédure du fait de nouvelles modalités dans le dépôt des oppositions.

⁶⁸ ARAG, CARPE, IG Nord, KLUG, APCR-AIG, Lärmliga, Mountain Wilderness, sbfz, ATE, MfE, Fair in Air, FNI, Fluglärmsolidarität, VFSN, IG ZFDN, Region Ost, WWF

⁶⁹ Wallisellen, Rümlang, Niederhasli, Zell

⁷⁰ Zimmermann, Huber, Bratoljic-Melkay, Schiltknecht, Blöchliger, Hardegger

⁷¹ FR, ZG

⁷² Aerosuisse, ASA

⁷³ IG Landesflughäfen, UGW, Pro Flughafen, Weltoffenes Zürich

⁷⁴ FZAG, ARESA

⁷⁵ FAsD

⁷⁶ SZ, ZH

⁷⁷ ARAG, CARPE, IG Nord, KLUG, APCR-AIG, Lärmliga, Mountain Wilderness, sbfz, ATE, MfE, Fair in Air, FNI, Fluglärmsolidarität, VFSN, IG ZFDN, Region Ost, WWF

⁷⁸ Wallisellen, Rümlang, Niederhasli, Zell

⁷⁹ Zimmermann, Huber, Bratoljic-Melkay, Schiltknecht, Blöchliger, Hardegger

5.10 Délégation de la fourniture de services de navigation aérienne à des prestataires de services de navigation aérienne étrangers (art. 40b P-LA)

Le canton de Saint-Gall, trois organisations de l'aviation⁸⁰, l'aéroport de Zurich, Swiss et Skyguide soutiennent la délégation étendue des services de navigation aérienne. À leurs yeux, il est essentiel que la fourniture de services de navigation aérienne d'importance nationale reste une tâche de la Confédération afin que la Suisse possède son propre service de la navigation aérienne performant et fiable. L'aéroport de Zurich estime que le service de la navigation aérienne doit pouvoir s'appuyer sur les ressources nécessaires pour garantir les capacités requises. La gouvernance du service de la navigation aérienne devrait être légère et les décisions doivent pouvoir être prises et mises en œuvre rapidement. Swiss est favorable à l'extension du potentiel de coopération entre Skyguide et d'autres prestataires de services de navigation aérienne, tout en regrettant que les modifications n'aillent pas assez loin. Elle souhaiterait davantage de libéralisation.

L'Union syndicale suisse et deux organisations de l'aviation⁸¹ voient la réglementation proposée d'un œil critique. Elles ciblent la modernisation technologique accusée de contraindre le personnel à acquérir de nouvelles compétences, notamment en matière de numérisation.

Le PS, deux organisations économiques⁸², Syndicom et IG Nord sont opposés à l'extension de la délégation. Le PS estime que donner à Skyguide la possibilité de confier certains services de navigation aérienne à des prestataires étrangers est inopportun. Il craint une perte de contrôle, une pression accrue sur les salaires des employés en Suisse et enfin des suppressions d'emploi du fait de la fourniture de services de navigation aérienne à moindre coût. Le Syndicat du personnel des transports estime que Skyguide devrait à l'avenir offrir tous les services sous une forme intégrée pour empêcher une perte de contrôle sur l'espace aérien suisse. Il redoute en outre des suppressions d'emplois et une pression accrue de la concurrence. IG Nord estime que la sécurité aérienne revêt un intérêt national et que la fourniture de services de navigation aérienne ne devrait dès lors pas être déléguée.

5.11 Restrictions de la propriété foncière (plan des zones de sécurité) (art. 42 ss P-LA)

Les articles proposés prévoient une série d'adaptations dans la procédure de création des plans de la zone de sécurité. Quatre cantons⁸³ et Swiss ont émis un avis positif. L'aéroport de Genève prend acte de ce que les plans des zones de sécurité seraient à l'avenir approuvés par l'OFAC.

Deux organisations de l'aviation⁸⁴, trois associations pro-aviation⁸⁵ et deux aéroports⁸⁶ préfèrent conserver grosso modo la procédure en vigueur et proposent de modifier les modalités de participation des cantons. IG Nord propose, sans argumenter, que l'article soit largement remanié et prévoie notamment que les communes soient entendues.

La réglementation proposée est rejetée par deux partis⁸⁷, 17 organisations de protection de l'environnement et associations de riverains⁸⁸, quatre villes et communes⁸⁹ et six particuliers⁹⁰. Ils jugent inacceptable que le champ d'application des zones de sécurité soit étendu et que les droits de participation ainsi que la protection juridique soient amoindris.

⁸⁰ Aerosuisse, SATTA, SBAA

⁸¹ HelvetiCA, Kapers

⁸² USS, SEV, Syndicom

⁸³ AG, NW, UR, VD

⁸⁴ Aerosuisse, SBAA

⁸⁵ UGW, Pro Flughafen, Weltoffenes Zürich

⁸⁶ FZAG, ARESA

⁸⁷ PS, Les Vert-e-s

⁸⁸ ARAG, CARPE, IG Nord, KLUG, ATCR-AIG, Lärmliga, Mountain Wilderness, sbfz, ATE, MfE, Fair in Air, FNI, Fluglärmsolidarität, VFSN, IG ZFDN, Region Ost, WWF

⁸⁹ Wallisellen, Rümlang, Niederhasli, Zell

⁹⁰ Zimmermann, Huber, Bratoljic-Melkay, Schiltknecht, Blöchliger, Hardegger

5.12 Exonération des redevances de route du trafic obéissant aux règles de vol à vue (trafic VFR) (art. 49 P-LA)

Le canton d'Argovie et Skyguide sont favorables à cette proposition. Le canton Argovie est par contre hésitant quant à l'opportunité d'abroger les let. a et b de l'art. 49, al. 1, LA. Skyguide estime que la base légale devrait aussi porter sur la fourniture de services d'information de vol. La redevance devrait également servir à couvrir les investissements nécessaires dans de nouvelles installations techniques, qui sont parfois considérables.

5.13 Conception et organismes de conception (art. 57 P-LA)

L'extension de la norme de délégation au DETEC afin de lui permettre d'édicter des prescriptions en matière de conception des aéronefs et pour ajouter les organismes de conception à la liste des organismes agréés par l'OFAC n'a suscité aucune prise de position.

5.14 Élévation de la limite d'âge des pilotes d'hélicoptères (art. 61 P-LA)

Six cantons⁹¹, deux associations faîtières de l'économie⁹² et quatre organisations de l'aviation⁹³ accueillent favorablement l'élévation de la limite d'âge des pilotes. Ils avancent que la limite d'âge actuelle en vigueur dans l'UE contrevient à l'interdiction de discrimination, est disproportionnée et constitue une entrave inutile à la liberté professionnelle. Il est important, disent-ils, de conserver les pilotes les plus expérimentés et les plus fiables du secteur. Ils indiquent qu'il n'existe aucune preuve scientifique démontrant que, passé 60 ans, les pilotes représentent un risque accru. Enfin, ils estiment que la réglementation européenne en vigueur crée une inégalité de traitement injustifiée entre les pilotes actifs dans le sauvetage et les pilotes commerciaux.

La proposition est rejetée par le canton de Zurich, le PS, l'Union syndicale suisse et trois organisations de l'aviation⁹⁴. D'abord, la réglementation est contraire au droit européen et met en péril les relations avec l'Union européenne. Et d'ajouter que les risques et inconvénients qui pourraient résulter d'une violation de l'accord sur le transport aérien entre la Suisse et l'UE l'emportent sur les bénéfices de cette nouvelle réglementation. Ensuite, disent-ils, les règles adoptées par le législateur international compétent reposent sur des connaissances scientifiques et garantissent la sécurité des pilotes et des usagers. Il est absurde que la Suisse tente de se soustraire à ces règles. Il est hors de question de compromettre la sécurité aérienne.

5.15 Extension aux aéroports des dispositions pénales en lien avec les droits des passagers (art. 91 P-LA)

La réglementation proposée, à savoir permettre à l'autorité d'infliger des amendes aux exploitants d'aéroport lorsqu'ils enfreignent les droits des passagers est accueillie favorablement par le canton d'Uri et l'aéroport de Genève. Il est objectivement correct de traiter les exploitants d'aéroport comme les transporteurs aériens en ce qui concerne le respect des prescriptions relatives aux droits des passagers et de prévoir une sanction en cas de manquements répétés ou graves aux obligations.

5.16 Augmentation du tarif des amendes dans le cadre de procédures pénales administratives contre des personnes morales en lien avec les droits des passagers (art. 91^{bis} P-LA)

Le canton d'Uri et l'aéroport de Genève approuvent le doublement du tarif des amendes pour les entreprises. L'adaptation du montant actuel du tarif des amendes pour les personnes morales, qui passerait de 5000 à 10 000 francs, semble également adéquate au regard des amendes pratiquées dans les autres domaines du droit pénal et de la procédure pénale.

⁹¹ AI, GR, NW, SG, UR, VS

⁹² USAM, CP

⁹³ Aerosuisse, SHeV, SHV, SBAA,

⁹⁴ Kapers, HelvetiCA, Syndicom

5.17 Retrait de la concession (art. 93 P-LA)

Cette modification où il est renvoyé à l'art 36a LA au lieu de l'art. 37 LA, n'a suscité aucune prise de position.

5.18 Compétence juridictionnelle (art. 98 P-LA)

Quatre cantons⁹⁵, la Fédération suisse de vol libre, l'aéroport de Genève, Skyguide et la Rega soutiennent sans réserve la centralisation de la compétence juridictionnelle dans le domaine de l'aviation.

Le canton de Zurich, s'il appuie la proposition, exige cependant de la compléter en précisant que le Ministère public de la Confédération, en cas de catastrophe aérienne et d'accident d'aviation grave garantisse l'envoi immédiat d'enquêteurs sur le lieu du sinistre et prenne immédiatement la direction de la procédure pénale. En effet, en cas d'accident d'aviation, les premières heures d'investigation sont décisives pour identifier les causes et établir les culpabilités. Deux représentants des polices cantonales et des ministères publics⁹⁶ se prononcent également en faveur de la réglementation proposée, encore qu'ils estiment que celle-ci outrepassse les objectifs de la motion. Le regroupement de la compétence pénale spécialisée auprès du Ministère public de la Confédération pour les délits liés à l'aviation n'a de sens que lorsqu'il s'agit de faire en sorte que les bonnes personnes agissent en temps utile et de manière compétente. Soit uniquement en cas d'accidents ou d'incidents graves, comme le prévoit la motion. La réglementation n'est de plus pas suffisamment précise ce qui risque de créer de nouvelles incertitudes et de nouveaux conflits. L'extension de la compétence juridictionnelle fédérale ne peut, disent-ils, décharger les corps de police cantonaux que si le Ministère public de la Confédération fait appel systématiquement à la police judiciaire fédérale. La réglementation proposée laisse sur ce point à désirer et il faudrait préciser le partage des tâches.

Le canton de Genève et IG Nord rejettent la réglementation proposée. Le canton de Genève estime que celle-ci va au-delà des intentions du motionnaire et que le risque est grand de voir le Ministère public de la Confédération devoir reprendre des cas bagatelles qui n'exigent pas de disposer de compétences pointues. Sans compter que le domaine de la navigation aérienne n'est pas le seul dans lequel les autorités de poursuite pénale doivent disposer de compétences pointues. Prétendre que la compétence des cantons conduit à « deux poids deux mesures » n'est pas un argument recevable et n'est pas propice à favoriser un débat constructif en la matière. Le flou des critères de définition conduirait à des conflits sans fin. Quelle que soit la formulation choisie, le Ministère public de la Confédération devra être capable de conduire ses enquêtes avec l'appui de la police judiciaire fédérale. IG Nord juge qu'il n'y a aucune raison apparente, et encore moins impérative, de limiter les compétences cantonales.

5.19 Culture juste (art. 20 et 91^{ter} P-LA, art. 237 P-CP)

Quarante prises de position ont été adressées concernant la mise en œuvre de la culture juste dans la LA et dans le CP. Elles émanent de six cantons⁹⁷, de deux partis⁹⁸, de quatre associations faîtières de l'économie⁹⁹, de treize organisations de l'aviation¹⁰⁰, de deux organisations de protection de l'environnement et associations de riverains¹⁰¹, de trois associations pro-aviation¹⁰², de trois aéroports¹⁰³, de trois compagnies aériennes¹⁰⁴, de Skyguide, de deux représentants des polices cantonales et des ministères publics¹⁰⁵ et du SESE.

Les cantons qui ont pris position appuient sans réserve l'essentiel de la réglementation proposée. Le canton de Saint-Gall trouve critiquable sous l'angle de l'état de droit l'état de droit que l'interdiction d'utiliser des informations s'applique également dans le cas des infractions graves (actes intentionnels et

⁹⁵ BE, GL, NW, UR

⁹⁶ CCPCS, CPS

⁹⁷ AG, GE, LU, NE, SG, UR

⁹⁸ PS, Les Vert-e-s

⁹⁹ economiesuisse, SEV, USAM, USS

¹⁰⁰ Aerosuisse, AéCS, AEROPERS, SwissALPA, FFAC, HelvetiCA, Kapers, SHV, Rega, SATTA, SASPA, SBAA, Syndicom, ASA

¹⁰¹ IG Nord, Fluglärmsolidarität

¹⁰² Aviationsuisse, UGW, Pro Flughafen

¹⁰³ AIG, ARESA, FZAG

¹⁰⁴ Helvetic, LAT, Swiss

¹⁰⁵ CCPCS, CPS

négligence grave). Ces informations devraient pouvoir être utilisées dans le cadre des poursuites pénales. Le canton de Lucerne remarque que puisque l'aviation est le seul domaine qui relève de la compétence exclusive de la Confédération, l'art. 237 CP n'aura d'effet, en ce qui concerne les classements et les non-lieux prononcés par les autorités pénales cantonales, que dans les domaines de la navigation, des transports à câbles et des chemins de fer.

Les Vert-e-s soutiennent cette proposition sans réserve. Le PS y est favorable tout en déplorant quelques faiblesses crasses et des formulations trop vagues, sans développer plus avant.

Les associations faîtières de l'économie accueillent favorablement la proposition. Le Syndicat du personnel des transports estime qu'il faudrait aller encore plus loin dans la mise en œuvre de la culture juste et que la protection des sources d'information est insuffisante. L'Union syndicale suisse déplore une réglementation aux lacunes criantes et formulée de manière trop vague, sans développer plus avant.

Les deux représentants des polices cantonales et des ministères publics sont favorables au texte.

Les milieux de l'aviation sont unanimement favorables au texte, tout en demandant des améliorations ponctuelles. D'aucuns souhaiteraient que la renonciation aux poursuites joue également dans les cas des comptes rendus visés au règlement de l'UE sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile (règlement [UE] n° 996/2010). Il est également demandé de supprimer l'expression « cas grave » car on risque ce faisant d'introduire une catégorie supplémentaire. Il est également demandé que l'interdiction d'utiliser des informations s'étende aux personnes mentionnées dans les comptes rendus. Certains se demandent en outre pourquoi la renonciation à engager des poursuites pénales ne devrait valoir que pour les procédures pénales en rapport avec le droit aérien. Des critiques sont adressées à la formulation « tous les efforts que l'on pouvait raisonnablement attendre » de l'art. 237 CP qui est trop vague. Il est proposé d'écrire à la place « sérieux efforts ». Il est également demandé que la coopération requise des personnes concernées pour qu'elles échappent à une peine soit définie différemment.

Les deux organisations de protection de l'environnement et associations de riverains demandent que les dispositions sur les comptes rendus s'appliquent également à l'exécution de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) et de la loi cantonale zurichoise sur l'aéroport (droit de dénonciation selon la loi sur l'aéroport pour les vols hors des horaires d'exploitation). Il faudrait en outre ajouter dans la LA que les travaux en rapport avec le système de compte rendu doivent être documentés et que les informations non utilisables provenant des comptes rendus d'événements doivent être intégrées dans l'évaluation de la sécurité du trafic aérien dans les aéroports concernés.

5.20 Contrôles d'alcoolémie par l'exploitant d'aérodrome (art. 90^{bis} et 100^{ter} P-LA)

Cinq cantons¹⁰⁶ ont pris position sur cette proposition de réglementation. Ils voient ces modifications d'un bon œil, principalement parce qu'elles profitent à la sécurité, tout en soulignant qu'il en résultera un surcroît de travail pour les autorités de police, qu'il est encore difficile à évaluer. Le canton de Genève juge que l'expression « personnes non accompagnées » pêche par manque de clarté. De qui s'agit-il ? Visiteurs, mandataires de courte durée, autres ? Il propose de reformuler la let. c comme suit : « les autres personnes travaillant sur l'aire de mouvement ou sur d'autres zones opérationnelles de l'aérodrome ». Il propose aussi que le taux d'alcoolémie maximum appliqué aux membres d'équipage s'applique également aux autres catégories de personnes.

Deux organisations de l'aviation¹⁰⁷, deux aéroports¹⁰⁸, deux associations pro-aviation¹⁰⁹ et la Conférence des commandantes et commandants des polices cantonales de Suisse se sont également exprimés. Ils sont favorables à la réglementation proposée tout en souhaitant quelques adaptations. Les milieux de l'aviation estiment qu'en raison du risque élevé que représente le personnel au sol conduisant un véhicule à moteur, le mécanisme de sanctions ne devrait pas se limiter au seul système à points interne. Le personnel au sol devrait aussi être passible de poursuites pénales. Ces milieux ne voient pas pourquoi les personnes côté piste devraient bénéficier d'un traitement de faveur par rapport aux personnes côté

¹⁰⁶ AG, BE, GE, LU, UR

¹⁰⁷ Aerosuisse, SASPA

¹⁰⁸ AIG, FZAG

¹⁰⁹ UGW, Pro Flughafen

ville. Certains souhaitent par ailleurs que l'exploitant d'aéroport puisse effectuer lui-même les contrôles d'alcoolémie auprès du personnel au sol et que la police ne soit appelée qu'en cas d'exercice de la contrainte pénale ou d'infraction. La Conférence des commandantes et commandants des polices cantonales de Suisse fait remarquer que ces nouveaux contrôles, aussi souhaitables soient-ils sous l'angle de la sécurité, mobilisent des ressources supplémentaires (en personnel) dont il ne faut pas sous-estimer l'importance. Dans certains cas, ce surcroît de travail peut mobiliser des ressources supplémentaires, notamment pour les petits corps de police cantonaux responsables de la sécurité d'un aéroport et des tâches qui y sont liées, au détriment des autres tâches de poursuite pénale. La CCPCS juge que la Confédération doit coopérer étroitement avec les corps de police cantonaux et les autorités de poursuite pénale et qu'il faut examiner le cas échéant les moyens de soutenir et de soulager les forces de police. À cet égard, l'extension de la compétence juridictionnelle fédérale (voir art. 98, al. 1, AP-LA) à toutes les procédures pénales en lien avec l'aviation est de nature à soulager les corps de police cantonaux. À condition bien entendu que le Ministère public de la Confédération fasse systématiquement appel à la police judiciaire fédérale. La CCPCS doute en outre de la pertinence d'opérer une distinction entre membres d'équipage et personnel au sol. Objectivement, une telle distinction n'est guère fondée puisque, pour l'une et l'autre catégorie de personnes, l'état d'ébriété constitue une violation grave du principe de la *conscience* (*awareness*) absolue et partant une infraction parfaitement incompatible avec la vulnérabilité du système d'un aéroport international. Il convient donc de renoncer à cette distinction ou, du moins, d'examiner la possibilité d'y renoncer.

5.21 Traitement des données et droits d'accès (art. 107a P-LA)

La modification de la disposition de la LA sur la protection des données en lien avec la surveillance du marché a suscité des prises de position du canton d'Uri, du PS, d'Aerosuisse, de l'aéroport de Zurich et de deux associations pro-aviation¹¹⁰. Le PS n'est pas opposé en soi à la réglementation proposée. Il estime toutefois que celle-ci pose de gros soucis de sécurité. Selon lui, la protection des données doit être strictement réglementée. Les autres avis sont dans l'ensemble positifs encore que certains réclament de reformuler le texte car depuis la révision de la loi sur la protection des données, celle-ci ne s'applique qu'aux personnes physiques. Ils remarquent qu'avec la précision apportée, la LA n'autorise pas le traitement de toutes les données personnelles des entreprises indiquées, ce qui impliquerait aussi les données personnelles des clients, etc. mais uniquement les données personnelles du personnel.

5.22 Utilisation des données biométriques (art. 107c P-LA)

Deux cantons¹¹¹, deux partis¹¹², deux associations faitières de l'économie¹¹³, trois organisations de l'aviation¹¹⁴, quatre associations pro-aviation¹¹⁵, deux aéroports¹¹⁶, Swiss et deux associations de protection des consommateurs et des données¹¹⁷ ont pris position sur la nouvelle base légale relative à l'utilisation des données biométriques dans le cadre des contrôles de sûreté.

Cet article laisse perplexe le canton de Genève qui peine à comprendre dans quels contexte et but l'exploitant d'un aéroport procéderait à la collecte d'informations biométriques des passagers, et dans quel cadre les données récoltées seraient utilisées. Le canton de Saint-Gall approuve la réglementation proposée mais fait remarquer que l'introduction de nouvelles technologies implique le respect de exigences en matière de protection des données. Il est en outre essentiel à ses yeux qu'il y ait un alignement sur les normes internationales relatives à la protection des données.

Le Parti Pirate voit cette réglementation d'un mauvais œil. Au lieu d'utiliser, au nom de la sûreté, des aéroports comme terrains d'essai et vecteur d'accoutumance à la surenchère en matière de traitement des données et de surveillance (automatisés), il faudrait au contraire résolument renoncer à ce genre de dispositifs. Le parti estime par ailleurs qu'il serait difficile de recueillir le consentement exprès, libre et

¹¹⁰ UGW, Pro Flughafen

¹¹¹ GE, SG

¹¹² Parti Pirate, PS

¹¹³ USAM, SEV

¹¹⁴ Aerosuisse, Kapers, Syndicom

¹¹⁵ Aviationsuisse, UGW, Pro Flughafen, Weltoffenes Zürich

¹¹⁶ AIG, FZAG

¹¹⁷ Société numérique, Politbeobachter

éclairé des personnes concernées. Le PS n'est pas opposé en soi au traitement des données proposé. Il estime toutefois que celui-ci pose de gros soucis de sécurité. Selon lui, la protection des données doit être strictement réglementée, surtout lorsque des données biométriques sont en jeu. L'ampleur des moyens engagés pour, en fin de compte, un usage facultatif paraît bien élevé et il serait dès lors plus judicieux de renoncer à cette mesure.

Le Syndicat du personnel des transports rejette la réglementation proposée en raison du lien de subordination qui existe entre les employeurs et les employés. Quelle valeur en effet donner au consentement dans ce contexte ? Les syndicats Kapers et Syndicom formulent une objection identique. Ils s'interrogent également sur la proportionnalité de cet instrument dans le contexte des contrôles d'identité.

Aerosuisse, les deux aéroports, les associations pro-aviation et Swiss soutiennent la réglementation tout en souhaitant que le texte soit précisé et adapté afin d'étendre le champ d'application des données biométriques à d'autres contextes que les contrôles de sûreté. Ils demandent en outre de supprimer la limitation au personnel propre et qu'il soit possible de réaliser des essais pilotes.

Les deux associations de protection des consommateurs et des données jugent la numérisation proposée foncièrement judicieuse. En termes de neutralité technologique, il faudrait cependant utiliser les « données biométriques personnelles » plutôt que l'« image faciale ». Ils aimeraient aussi des précisions concernant le stockage, la protection et l'usage des données biométriques. La disposition devrait indiquer clairement les conditions auxquelles le traitement des données biométriques est autorisé.

5.23 Dérogations à la loi sur la transparence (art. 107d P-LA)

Quarante-trois prises de position ont été adressées concernant les restrictions à l'accès à certains documents officiels. Les avis émanent du PS, de deux associations faîtières de l'économie¹¹⁸, de trois organisations de l'aviation¹¹⁹, de deux compagnies aériennes¹²⁰, de l'aéroport de Zurich, de Skyguide, de deux associations pro-aviation¹²¹, de 17 organisations de protection de l'environnement et associations de riverains¹²², de quatre villes et communes¹²³, de cinq associations de protection des consommateurs et des données¹²⁴ et de six autres destinataires de la consultation¹²⁵.

Les deux associations faîtières de l'économie et les milieux de l'aviation soutiennent la réglementation. Eu égard au poids et à la pénétration de la culture juste dans l'aviation, il est très important de pouvoir disposer d'un inventaire aussi complet et fiable que possible des erreurs et dangers. C'est le moyen le plus sûr d'identifier les risques et de prendre les mesures qui s'imposent pour les atténuer. Dans cet esprit, il serait malvenu d'encourager les entreprises ou les particuliers à retenir des informations importantes pour la sécurité. La solution proposée est à leurs yeux raisonnable et judicieuse. L'AéCS souhaite en marge que l'OFAC publie dans les langues nationales un rapport présentant les activités de l'office ; l'Annual Safety Report en seule langue anglaise est insatisfaisant. Le SESE demande que, par souci de cohérence, l'alinéa le concernant soit décalé à l'art. 26 LA.

Les organisations de protection de l'environnement et associations de riverains, de même que des particuliers se montrent critiques envers la réglementation proposée. Il n'y a rien à redire du point de vue de la population concernée lorsque les entorses au principe de la transparence au sens large sont décidées au nom de la sécurité aérienne ou découlent du droit de l'UE. En revanche, la réglementation proposée est à rejeter si elle vise, par les restrictions qu'elle introduit, à affaiblir les droits des riverains qui subissent des nuisances à accéder à des données aéronautiques ou à des informations similaires. La réglementation devrait prendre en compte cet usage abusif des restrictions en prévoyant une réserve

¹¹⁸ USAM, USS

¹¹⁹ AéCS Helvetica, Kapers

¹²⁰ Swiss, LAT

¹²¹ Aviationssuisse Weltoffenes Zürich

¹²² ARAG, CARPE, IG Nord, KLUG, ATCR-AIG, Lärmliga, Mountain Wilderness, sbfz, ATE. MfE, Fair in Air, FNI, Fluglärmsolidarität, VFSN, IG ZFDN, Region Ost, WWF

¹²³ Wallisellen, Rümlang, Niederhasli, Zell

¹²⁴ Société numérique, Politbeobachter, RSF, Investigativ, Loitransparence

¹²⁵ Zimmermann, Huber, Bratoljic-Melkay, Schiltknecht, Blöchliger, Hardegger, PFPDT, SESE

explicite, selon laquelle les droits d'accès restent garantis dans tous les autres domaines selon les modalités en vigueur.

Le Parti Pirate, les associations de protection des consommateurs et des données, Fluglärmforum Süd et le PFPDT exigent que cet article soit biffé. La réglementation proposée empêche les citoyennes et citoyens, les médias et les spécialistes concernés d'exercer une surveillance parallèle indépendante comme elle peut exister aujourd'hui. Les rapports réguliers de l'OFAC ne sauraient compenser le recul du principe de la transparence induit par la réglementation proposée. C'est plutôt la porte ouverte à la dissimulation des dysfonctionnements et à des contrôles étatiques mal encadrés, au risque de miner la confiance envers l'administration et l'efficacité de la fonction de surveillance. Cet article devrait être supprimé afin que la transparence de l'administration, un acquis plébiscité par la population, s'exerce aussi dans ce domaine. On est d'avis, notamment dans le contexte de la culture juste, que les mécanismes de protection inscrits dans la loi sur la transparence mais aussi dans d'autres lois comme la loi sur l'aviation sont largement suffisants pour assurer des contrôles efficaces. D'aucuns soulignent que la loi sur la transparence reste un instrument incontournable pour renforcer la confiance du public dans le dispositif de contrôle des autorités. Le PFPDT ne voit aucune raison valable qui justifie l'insertion d'une disposition spéciale à l'art. 4 LTrans dans l'AP-LA et estime dès lors que les réserves proposées à la loi sur la transparence sont inutiles.

5.24 Vérification des antécédents du personnel de sûreté (art. 108b ss P-LA, art. 46 P-LCJ, art. 10 ss P-LSIP)

Neuf cantons¹²⁶, le Syndicat du personnel des transports, deux organisations de l'aviation¹²⁷, deux aéroports¹²⁸, Swiss, Skyguide, Syndicom et deux représentants des polices cantonales et des ministères publics¹²⁹ ont pris position sur la réglementation proposée.

Les cantons qui se sont exprimés approuvent globalement le texte proposé, tout en redoutant une charge de travail sensiblement accrue, qui n'est pour l'instant pas quantifiable, pour les polices cantonales. Pour le canton de Genève, le financement de la mise en œuvre des obligations découlant de la législation fédérale devra être convenue (sic). Et d'ajouter, s'agissant de la procédure, que la loi devrait prévoir une disposition interdisant la transmission aux personnes concernées ou aux services responsables d'informations délicates, sensibles ou obtenues dans le cadre d'enquêtes en cours. L'accès aux documents des procédures pénales devrait également concerner le tribunal des mineurs, les tribunaux pénaux et la justice militaire, qui sont également susceptibles de détenir d'autres renseignements pertinents. Selon le canton de Genève, l'accès aux informations provenant du Service de renseignement de la Confédération est problématique et le flou règne quant aux voies de recours au cas où l'autorité compétente refuse de donner accès à la pièce considérée. En toute logique, le canton de Genève, propose que les pièces concernant le renseignement soient exclues du projet de réglementation. Le canton du Tessin regrette que l'évaluation des risques ne soit pas définie. L'analyse, dit-il, porte avant tout sur les procédures pénales et les condamnations. Mais d'autres éléments, comme les situations d'endettement, ne sont pas pris en considération alors qu'ils peuvent constituer un facteur de vulnérabilité élevée. Le canton du Tessin estime que l'évaluation des risques devrait comprendre des investigations plus approfondies (comme un entretien d'information). De son côté, le canton de Zurich estime qu'il faut également prendre en compte des informations liées à la sécurité comme les troubles psychiques des personnes concernées.

Le Syndicat du personnel des transports rejette le texte proposé. Il critique l'extension indiscriminée du cercle de personnes soumises à vérification de leurs antécédents sur la base du droit de l'UE également applicable en Suisse. C'est un facteur d'incertitude juridique puisque les vérifications renforcées des antécédents concerneront non seulement le personnel nouvellement engagé mais également le personnel en place.

¹²⁶ AG, BE, GE, LU, SG, TI, UR, VD, ZH

¹²⁷ Aerosuisse, Kapers

¹²⁸ AIG, FZAG

¹²⁹ CCPCS, CPS

Les syndicats Kapers et Syndicom sont également opposés au texte proposé. Une critique porte sur l'expression « *conformément à l'évaluation des risques* » qui permet de définir un éventail trop large de personnes au sein du personnel de Skyguide. Sans compter que le personnel en place pourrait désormais subir une vérification des antécédents. Le nouvel art. 108b, al. 2, let. d ouvre la porte à la création d'un cercle illimité de personnes. Les milieux de l'aviation restants sont plutôt critiques et demandent certaines adaptations. Aerosuisse propose de reformuler le texte afin que l'évaluation des risques et le cercle des personnes concernées soient mieux définis. L'aéroport de Genève estime que le risque de sûreté n'est pas avéré lorsqu'une procédure pénale est pendante, terminée ou classée. L'aéroport ne pourrait plus exercer, en partie ou en totalité, son pouvoir d'appréciation s'il lui fallait se conformer, sauf à de rares exceptions, à l'évaluation de la police. En cas de recours, l'aéroport se retrouverait alors à défendre une décision sommairement motivée, laquelle serait basée sur une appréciation émise par une autre autorité. Il estime enfin que la disposition concernant les frais doit être supprimée puisque cela relève de la compétence des cantons.

La Conférence des commandantes et commandants des polices cantonales de Suisse et la Conférence suisse des Ministères publics voient d'un bon œil la réglementation proposée encore qu'elle mériterait d'être complétée et précisée. Ils avancent que les adaptations prévues impliquent un surcroît de ressources (en personnel) qui n'est pas négligeable. Dans certains cas, ce surcroît de travail peut mobiliser des ressources supplémentaires, notamment pour les petits corps de police cantonaux responsables de la sécurité d'un aéroport et des tâches qui y sont liées, au détriment des autres tâches de poursuite pénale. La Confédération est dès lors appelée à coopérer étroitement avec les corps de police cantonaux et les autorités de poursuite pénale et il y a lieu d'examiner le cas échéant les moyens de soutenir et de soulager les forces de police. Le principe de proportionnalité exigerait éventuellement de mettre le volume de travail exigé par chaque contrôle en relation avec l'activité exercée par la personne faisant l'objet des vérifications. Il conviendrait également de mentionner les frais incombant aux ministères publics. Étant donné que les dossiers relatifs à des procédures en cours peuvent contenir des informations sensibles, la Conférence des Ministères publics souhaite l'inscription d'une réserve explicite interdisant de porter certaines informations à la connaissance du service responsable ou de la personne concernée.

7. Annexe

Liste des destinataires et participants à la consultation (avec abréviations)

Cantons

AG	canton d'Argovie
AI	canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures
AR	canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures
BE	canton de Berne
BL	canton de Bâle-Campagne
BS	canton de Bâle-Ville
FR	canton de Fribourg
GE	canton de Genève
GL	canton de Glaris
GR	canton des Grisons
JU	canton du Jura
LU	canton de Lucerne
NE	canton de Neuchâtel

NW	canton de Nidwald
OW	canton d'Obwald
SG	canton de Saint-Gall
SH	canton de Schaffhouse
SO	canton de Soleure
SZ	canton de Schwyz
TG	canton de Thurgovie
TI	canton du Tessin
UR	canton d'Uri
VD	canton de Vaud
VS	canton du Valais
ZG	canton de Zoug
ZH	canton de Zurich

Conférence des gouvernements cantonaux

Partis politiques

Le Centre	Le Centre
UDF	Union démocratique fédérale
PEV	Parti évangélique suisse
PLR	PLR.Les Libéraux-Radicaux
Les Vert-e-s	Les Vert-e-s suisses
pvl	Parti vert'libéral suisse
Lega	Lega di Ticinesi
MCG	Mouvement citoyens genevois
Parti Pirate	Parti Pirate Suisse
UDC	Union démocratique du centre
PS	Parti socialiste suisse

Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national

ACS	Association des communes suisses
UVS	Union des villes suisses
SAB	Groupeement suisse pour les régions de montagne

Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national

economiesuisse	economiesuisse, Fédération des entreprises suisses
USAM	Union suisse des arts et métiers
UPS	Union patronale suisse
USP	Union suisse des paysans

ASB	Association suisse des banquiers
USS	Union syndicale suisse
SEC Suisse	Société suisse des employés de commerce
Travail.Suisse	Travail.Suisse
HTS	HotellerieSuisse
SEV	Syndicat du personnel des transports
FST	Fédération suisse du tourisme
CP	Centre Patronal

Associations économiques cantonales et internationales

GLWK	Glarner Wirtschaftskammer
HKBB	Chambre de commerce et d'industrie des deux Bâles
IVS	Industrie- und Wirtschaftsvereinigung Schaffhausen
SOHK	Solothurner Handelskammer
SCSA	SwissCham Southern Africa
SCHK	SwissCham Hong Kong
ZWK	Zuger Wirtschaftskammer
ZBV	Zürcher Bankenverband
SOHK	Solothurner Handelskammer

Villes et communes

Niederhasli	Gemeinde Niederhasli ZH
Zell	Gemeinde Zell ZH
Rümlang	SP Rümlang
Wallisellen	Stadt Wallisellen

Organisations de l'aviation

Aerosuisse	Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses
AéCS	Aéro-Club de Suisse
SIAA	Swiss International Airport Association
ASA	Association suisse des aérodromes
AOPA	Aircraft Owner and Pilots Association Switzerland
BAR	Board of Airline Representatives Switzerland
SHA	Swiss Helicopter Association
AEROPERS	Airline Pilots Association
SwissALPA	Swiss Airline Pilots Association
HelvetiCA	Swiss Controllers Association
SBAA	Swiss Business Aviation Association

ASDA	Association suisse de droit aérien et spatial
AGAA	Association genevoise d'aviation d'affaires
FFAC	Foundation for Aviation Competence
FSVL	Fédération suisse de vol libre
SHeV	Fédération suisse des hélicoptères
SATTA	Swiss ATSEP Technical Association
SASPA	Swiss Aviation Services Providers Association
Syndicom munication et Médias	Syndicat des branches Logistique, Technologie de l'information et de la com-
Kapers	Cabin Crew Union

Compagnies aériennes

Swiss	Swiss International Air Lines Ltd.
easyjet	easyjet Switzerland S.A.
Helvetic	Helvetic Airways AG
Edelweiss	Edelweiss Air AG
Chair	Chair Airlines AG
Zimex	Zimex Aviation Ltd.
Jet Aviation	Jet Aviation AG
Air King	Air King Jet AG
Albinati	Albinati Aeronautics SA
Dassault	Dassault Aviation Business Services
LAT	Lufthansa Aviation Training Switzerland AG
Swift Copters	Swift Copters SA
Rega	Garde aérienne suisse de sauvetage
Pilatus	Pilatus Flugzeugwerke AG

Aéroports et aérodromes régionaux

FZAG	Flughafen Zürich AG
AIG	Aéroport International de Genève
EAP	EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
Bern	Flughafen Bern-Belp
Birrfeld	Flugplatz Birrfeld
Jura	Aérodrome du Jura
Écuvillens	Aérodrome d'Écuvillens
Grenchen	Regionalflyghafen Jura-Grenchen AG
La Blécherette	Aéroport de la région lausannoise La Blécherette SA
Les Éplatures	Aéroport régional des Éplatures SA
Lugano	Aeroporto Città di Lugano
Samedan	Engadin Airport

Altenrhein	Airport Altenrhein AG
Sion	Aéroport civil de Sion

Organisations de protection de l'environnement et associations de riverains

ARAG	Association des riverains de l'aéroport de Genève
CARPE	Coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain, respectueux de la population et de l'environnement
Fluglärmforum	Fluglärmforum Süd
IG Nord	IG Nord und Stadt Bülach
CESAR	Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable
ATCR-AIG	Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport international de Genève
Ligue contre le bruit	Ligue suisse contre le bruit
Mountain Wilderness	Mountain Wilderness Suisse
SBFZ	Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich
ATE	Association transports et environnement
MfE	Médecins en faveur de l'environnement
Fair in Air	Verein Fair in Air
FNI	Verein Flughafen-Nachtruhe-Initiative Dübendorf
Fluglärmsolidarität	Verein Fluglärmsolidarität
VFSN	Verein Flugschneise Süd – NEIN
IG ZFDN	Verein IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN
Region Ost	Verein Region Ost
WWF	WWF Suisse

Associations de protection des consommateurs et des données

Société numérique	Société numérique
FRC	Fédération romande des consommateurs
RSF	Reporters sans frontières
Protection des consommateurs	Fondation pour la protection des consommateurs
Investigativ	Verein Investigativ.ch
Loitransparence	Association Loitransparence.ch
Politbeobachter	Verein Politbeobachter

Autres destinataires (particuliers, administration fédérale)

ADF	Innovation Consulting
Zimmermann	Armin Zimmermann
Huber	Arnold Huber
Bratoljic-Melkay	Damir und Zeljka Bratoljic-Melkay
Schiltknecht	Schiltknecht Jean-Pierre
Blöchliger	Blöchliger René
Hardegger	Hardegger Thomas

SESE	Service suisse d'enquête de sécurité
PFPDT	Préposé fédéral à la protection des données

Associations pro-aviation

AERIA + formante	Association économique romande pour une infrastructure aéroportuaire per-
Aviationsuisse	Aviationsuisse
IG Landesflughäfen	IG Landesflughäfen
Weltoffenes Zürich	Komitee Weltoffenes Zürich
UGW	Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit
Pro Flughafen	Verein Pro Flughafen

Service de la navigation aérienne

Skyguide	Skyguide, swiss air navigation services ltd.
----------	--

Polices cantonales et ministères publics

CCPCS Suisse	Conférence des commandantes et commandants des polices cantonales de
CCDJP tice et police	Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de jus-
CMP	Conférence suisse des Ministères publics