



L'«English only» laisse sans voix

À supposer que le principe «English only» soit mis en œuvre, de nombreux pilotes de l'aviation légère, en particulier en Suisse romande et au Tessin, sont menacés d'interdiction de vol. Alors que l'OFAC parle d'un gain de sécurité, l'AéCS constate surtout un mépris de la volonté du législateur. Par conséquent, la fédération faîtière soutient les pilotes de toutes les régions du pays, insiste sur une réglementation d'exception supplémentaire pour l'aviation légère et demande la suspension de la réglementation. Outre l'anglais, la langue nationale de la région concernée devrait continuer à être autorisée.

Texte: Jürg Wyss

L'année 2019 a commencé avec de mauvaises nouvelles pour de nombreux pilotes - et les a laissés sans voix. À compter du 1er janvier 2019, la radiotéléphonie (RTF), c'est-à-dire la radionavigation, devra se dérouler exclusivement en anglais avec un service de la sécurité aérienne dans l'espace aérien suisse. L'Office fédéral de l'aviation civile a informé des aérodromes régionaux et skyguide de cette modification des articles 10a LA (loi sur l'aviation) et 5 ou 5a OSNA (Ordonnance sur le service de la navigation aérienne) le 11 décembre 2018 (voir l'AéroRevue n° 2/2019). En clair, alors qu'il était possible jusqu'ici de s'exprimer dans l'espace aérien contrôlé aussi bien en anglais que dans une langue nationale telle que le français ou l'italien, à l'avenir, à quelques exceptions près, seul le principe «English only» s'appliquera.

Cette mesure, qui doit être mise en œuvre le 20 juin au plus tard, frappe brutalement les pilotes de l'aviation légère et équivaut à une interdiction de vol pour de nombreux pilotes de Suisse romande. Et elle soulève des questions fondamentales sur le sens de la mesure.

La Suisse, une «île surréglementée»

Lors de l'Assemblée des délégués de l'Aéro-Club de Suisse (voir l'article à la page 32), Gabriel Rossier a précisé combien l'introduction de l'«English only» préoccupait les pilotes en Suisse. Rossier est un pilote de compétition de planeur accompli et, entre autres, multiple champion suisse. Il connaît parfaitement les soucis des pilotes de planeur. Mais Rossier est également pilote de ligne chez Swiss. Il sait par expérience comment d'autres pays se fichent comme de l'an 40 du sujet «English only». Dans son appel à l'OFAC, Rossier a déclaré: «Cette réglementation mue une fois de plus la Suisse en île surréglementée.» «A Sion, par exemple, l'anglais devient obligatoire, alors que Genève restera bilingue en anglais et en français. C'est évidemment un non-sens qui nous choque.» Le droit international n'oblige personne à utiliser une seule langue et ni l'OACI ni l'EASA ne l'exigent. Les autorités françaises, par exemple, ont décidé de laisser la langue maternelle en tant qu'idiome applicable. Rossier en est donc certain: «Cette mesure est contraire au droit international, est complètement exagérée et n'améliore en rien la sécurité aérienne.»

Cependant, les conséquences seraient graves pour les pilotes, a précisé Rossier: «Rien qu'à Sion, à partir du 20 juin de cette année, 160 pilotes n'auront plus le droit de voler.» En effet, ceux-ci maîtrisent la radionavigation en français, mais pas l'anglais. Les conséquences de ce désaveu seraient fatales pour les groupes de vol à voile et à moteur locaux, a averti Rossier. Ceux-ci n'auraient plus guère de chance de

survie. La même situation se présente au Tessin, où environ 160 pilotes seraient également affectés. «C'est un désastre. La parole ne suffit plus, il faut passer aux actes», a lancé Rossier à l'auditoire. Au nom de nombreux pilotes de l'aviation générale de Romandie, il adresse sa demande à l'OFAC de renoncer à la mise en œuvre de l'«English only», d'engager des discussions avec l'aviation générale et de rechercher des solutions au travers d'un dialogue équitable et constructif. Les pilotes concernés sont assistés par un spécialiste et un avocat compétent en la personne de Pierre Moreillon.

«Le risque de malentendus linguistiques est réduit»

L'OFAC justifie l'introduction de l'«English only» avec un gain de sécurité. «L'art. 10a de la LA introduit le principe selon lequel la radionavigation entre les équipages de vol et le contrôle de la circulation aérienne se déroule en anglais», retient l'OFAC. «Si tous les participants parlent la même langue, le risque d'incompréhension linguistique est réduit. En outre, les pilotes peuvent se faire une image complète de la situation en utilisant une langue que tout le monde parle et comprend», affirme l'Office fédéral de l'aviation civile, insistant sur le fait que la

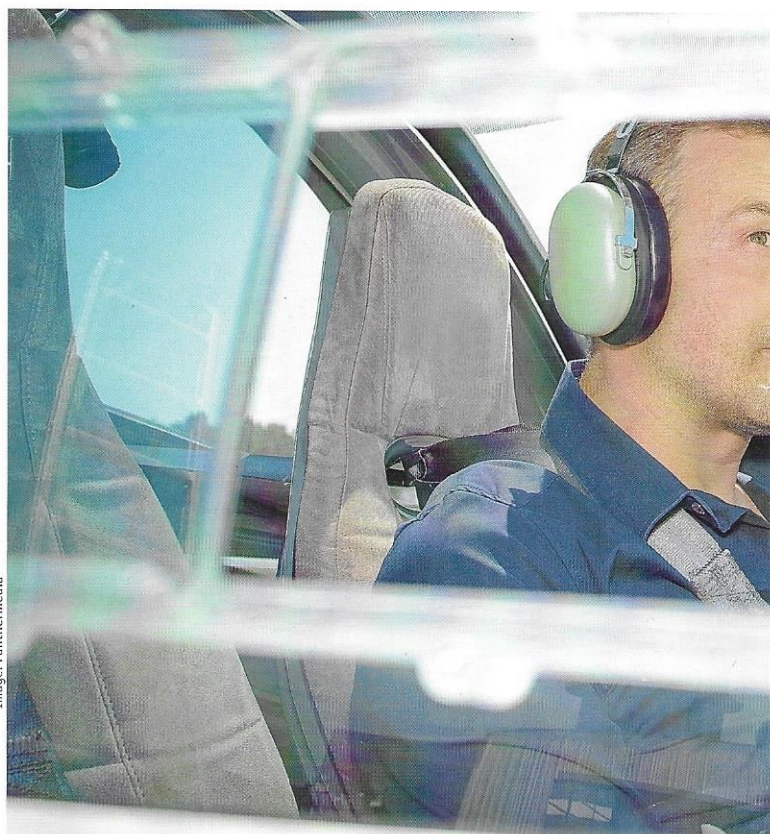


Image: Panthermedia

décision est fondée sur des délibérations parlementaires qui impliquaient des associations et des aérodromes dans les discussions.

L'AéCS ne l'entrevoit pas ainsi. Après que la mesure a été connue, la fédération faîtière de l'aviation légère et du sport aéronautique est intervenue auprès de l'OFAC, appelant l'office par lettre du 31 janvier à s'abstenir de mettre en œuvre le principe «English only». La réglementation ne serait pas conforme à la volonté du législateur. En effet, dans le traitement de la LA 1+ au cours des années 2016 et 2017 par le Conseil national et le Conseil des États, il avait été stipulé que les intérêts des personnes concernées, en particulier de l'aviation légère soient pris en compte. Le débat parlementaire a montré que le législateur devait imposer le moins possible de restrictions supplémentaires à l'aviation légère, en prévoyant des exceptions, ceci au sens de la décision prise à la majorité par les représentants d'alors des deux commissions chargées de l'examen préalable CTT-N et CTT-E de l'Assemblée fédérale. «Nous sommes surpris que ces dispositions et décisions parlementaires n'aient pas été prises en compte. Nous considérons par conséquent que la mise en œuvre de l'art. 10a de la LA 1+ dans la forme actuelle est trop hâtive, trop étendue et pas mûre», a écrit l'AéCS, réaffirmant que l'introduction de l'art. 5 ou 5a de l'OSNA était précipitée. «Nous demandons la suspension de la mise en œuvre jusqu'à ce qu'il existe une base propre, concise et correctement clarifiée. Ce faisant, les facilités demandées par le législateur en faveur de l'aviation légère doivent être prises en compte et mises en œuvre.»

Quelques exceptions

Qu'il existe des possibilités d'exceptions dans des conditions définies selon l'art. 5 et 5a de l'OSNA au principe «English only», l'OFAC le reconnaît également. Le bilinguisme est possible, d'une part, dans les zones où skyguide fournit des services transfrontaliers, comme dans la CTR/TMA Genève, d'autre part, dans les zones où des prestataires de services étrangers fournissent des services de navigation aérienne, comme dans la CTR/TMA de Bâle. Il existe déjà des demandes de dérogation de skyguide pour les secteurs GVA CTR/TMA/INI, Delta GVA, Delta ZRH, Lugano TWR, Locarno TWR et Les Eplatures TWR. Jusqu'à

ce que la décision sur ces demandes soit prise et les adaptations éventuelles des publications effectuées, il est permis de communiquer dans ces secteurs dans les langues locales. Selon l'OFAC, l'«English only» est valable à partir du 20 juin 2019 pour les aérodromes d'Alpnach, Buochs, Emmen, Meiringen, Sion, Berne, Dübendorf, Granges, Payerne et St-Gall-Altenrhein, ainsi que pour les Radio Mandatory Zones et la Flight Information Zone de Samedan.

Motion du président central

Entre-temps, le président central de l'AéCS, le conseiller national Matthias Samuel Jauslin s'est impliqué activement. Il a présenté la motion 19.3286 le 21 mars 2019 lors de la session de printemps du Parlement fédéral. Avec son adoption et son renvoi par le Parlement lors d'une prochaine session, le Conseil fédéral devrait être chargé de veiller à ce que la modification de la loi sur l'aviation, entrée en vigueur le 1er janvier 2019, en particulier l'art. 10a, soit mise en œuvre de manière à respecter la volonté du législateur et permette une solution fondée sur la pratique pour toutes les parties prenantes. La motion a été cosignée par 25 autres conseillers nationaux.

Dans le texte de la motion, Jauslin déclare que selon la lettre de l'OFAC du 4 mars 2019, le législateur souhaite que la radiotéléphonie avec service de navigation aérienne dans l'espace aérien situé au-dessus de la Suisse se déroule en anglais. Lors de la concertation sur la révision partielle 1+ de la LA (16.062) aux Chambres, le langage standard pour les radiocommunications (art. 10a) a toutefois été contesté. Enfin, les Chambres ont convenu que les communications radio devraient toujours se faire en anglais, mais que le Conseil fédéral devrait définir les exceptions.

En ce qui concerne la mise en œuvre avec définition des exceptions, le législateur a supposé que cette réglementation, qui s'écarterait du cadre international, ne s'appliquerait qu'aux aéroports nationaux et au trafic aérien régulier international commercial, poursuit Jauslin. Les espaces aériens inférieurs pour l'aviation générale, les aérodromes militaires et les aérodromes régionaux devraient, sous forme de dérogations, continuer à être régis par la langue du pays plus l'anglais, comme c'était le cas jusqu'ici.

Selon Jauslin, aucune disposition internationale ne considère la langue d'Albion comme la seule et unique applicable. «Le Conseil fédéral n'a pas tenu ses promesses d'en tenir compte dans l'ordonnance. La voie suisse en solitaire avec les articles 5 et 5a de l'OSNA va bien au-delà de l'objectif visé et conduit à des problèmes inacceptables, des conditions et un traitement inéquitable». À titre d'exemple, il cite les aérodromes de Sion et de Buochs. Un pilote de planeur ou un pilote de parapente devrait s'exprimer en anglais lors de son atterrissage, alors que l'échange bilingue se poursuivra dans les opérations intercontinentales à Genève et à Lugano.

Un rapport en provenance de France montre que le bilinguisme est dénué de soucis, mais que la seule langue anglaise peut causer des problèmes et réduire la qualité du service. La France a expressément maintenu le bilinguisme, même sur les plus grands aérodromes. Jauslin conclut: «Il ne saurait être question que la Suisse, où l'anglais n'est pas une langue officielle, choisisse une voie différente pour l'aviation légère et sportive.»

L'AéCS comprend les soucis des pilotes impliqués. L'attitude de la fédération faîtière est également sans équivoque, comme le précise le président central de l'AéCS, Matthias Samuel Jauslin: «Nous nous attendons à ce que l'anglais ainsi que la langue nationale de la région concernée continuent à être autorisés». ◀

L'introduction de l'«English only» revient pour de nombreux pilotes qui volent sur un aérodrome contrôlé à être cloués au sol, notamment en Romandie et au Tessin.

