



Référence du dossier: 371.00-00010/00006

Langue utilisée en radiotéléphonie – Mise en œuvre de l'art. 10a LA et des art. 5 et 5a OSNA

Entré en vigueur au 1^{er} janvier 2019, l'art. 10a de la Loi fédérale sur l'aviation (LA ; RS 748.0) résulte de la volonté du législateur d'instaurer l'usage de la seule langue anglaise dans les communications radiotéléphoniques avec les services de navigation aériennes dans l'espace aérien suisse. Généraliser l'usage de la seule langue anglaise atténue les risques de malentendu et donc les risques dans la fourniture de ces services, car la confusion linguistique lors des communications entre le service de navigation aérienne et les pilotes disparaît et que les pilotes à l'écoute sont à même d'avoir une idée de la situation sur la base d'une phraséologie anglaise normalisée (« *situational awareness* »). La sécurité de l'aviation en sera directement renforcée (Message du 31 août 2016 concernant la révision partielle 1+ de la loi fédérale sur l'aviation [LA 1+], p. 6928). Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions à ce principe, *si la sécurité de l'aviation l'exige* (art. 10a al. 2 LA). Ce dernier a fait usage de cette possibilité, en adoptant les art. 5 et 5a de l'Ordonnance sur le service de la navigation aérienne (OSNA, 748.132.1). Ces deux dispositions, entrées en vigueur simultanément avec l'art. 10a LA au 1^{er} janvier 2019, définissent les cas dans lesquels des exceptions sont possibles.

D'après l'art. 5 al. 1 let. a OSNA, l'OFAC peut autoriser des dérogations à l'art. 10a LA dans les régions où Skyguide fournit des services transfrontaliers, à la demande de Skyguide, d'un exploitant d'aérodrome ou des organisations aéronautiques concernées. Des exceptions sont également possibles dans les régions où des services de navigation aérienne dans l'espace aérien suisse sont sous-traités à une autorité ou à des organismes étrangers, à la demande d'un exploitant d'aérodrome et après avoir entendu le prestataire de services étranger concerné (art. 5 al. 1 let. b OSNA). L'OFAC accepte une demande de dérogation lorsque l'application du principe de l'usage de la seule langue anglaise (« *English only* ») entraînerait, au sein du même secteur de contrôle aérien, un changement de langue dans la communication entre l'équipage de conduite et le service de la navigation aérienne, et compromettrait de ce fait la sécurité aérienne (art. 5 al. 2 OSNA). Ces conditions sont cumulatives. Ces possibilités d'exceptions n'ont pas pour but de remettre en cause le principe « *English only* » instauré par l'art. 10a LA. Au contraire, l'objectif est de permettre de résoudre d'éventuels problèmes de sécurité aérienne résultant de sa mise en œuvre, avec des exceptions appropriées.

L'art. 5a OSNA concerne les services d'information de vol. Il prévoit la possibilité de déroger à l'art. 10a LA pour des raisons de sécurité aérienne dans le cas où le vol a lieu à la fois en dehors des espaces aériens de classe C et D, en dehors des zones à utilisation obligatoire de radio (RMZ) et en dehors des zones d'information de vol (FIZ, au sens de l'art. 15 de l'Ordonnance du DETEC concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs, ORA, RS 748.121.11). En d'autres termes, pour les vols à destination, en provenance, ou traversant les CTR, TMA, RMZ et FIZ suisses, seule la langue anglaise est autorisée (sous réserve des exceptions des art. 5 al. 1 let. a et b OSNA). Dans les espaces aériens restants, à savoir les classes E et G (auxquelles peuvent également appartenir, en dehors des heures d'exploitation des aérodromes [HX], les CTR et TMA inactives), la radiotéléphonie dans la langue locale (actuellement publiée) est donc maintenue avec les services d'information de vol, parallèlement à la langue anglaise, dans la mesure où la sécurité aérienne le requiert. Grâce aux efforts déployés pour accroître l'efficacité des aérodromes de catégorie II, il devrait être possible à l'avenir de traiter ces espaces aériens CTR et TMA avec plus de souplesse. Toutefois, il ne faut pas



négliger le fait que les risques résultant d'un mélange linguistique en radiotéléphonie existent également en cas de transmission à l'aveugle (« *blind call* »), et qu'il faut y remédier de manière adéquate.

En ce qui concerne les vols IFR, l'usage de la seule langue anglaise reste indispensable. Aucune exception n'a été définie dans ce domaine, sous réserve de l'art. 5 OSNA.

En adoptant les art. 5 et 5a OSNA, le Conseil fédéral a défini les possibilités de dérogations au principe de l'usage de la seule langue anglaise dans les communications radiotéléphoniques avec le service de navigation aérienne. La compétence d'approuver les dérogations selon l'art. 5 al. 1 OSNA a été transférée à l'OFAC. L'OFAC est lié par les dispositions légales applicables à l'approbation des demandes de dérogation, et n'accordera que les exceptions nécessaires pour des raisons de sécurité aérienne, ce qui n'entraînera aucune discrimination ou inégalité de traitement. Les conséquences de cette nouvelle réglementation pour les utilisateurs, notamment pour ce qui concerne les qualifications de radiotéléphonie (qualifications manquantes, ou à devoir rattraper), à savoir l'impossibilité de voler dans certains espaces aériens en cas de qualifications insuffisantes, étaient connues à la fois du législateur et du Conseil fédéral, qui les considèrent « supportables », compte tenu des gains de sécurité promis par l'usage de la seule langue anglaise (Message du 31 août 2016 concernant la révision partielle 1+ de la loi fédérale sur l'aviation [LA 1+], p. 6952).

L'art. 10a LA, par ailleurs largement approuvé au nom de la sécurité, a été discuté en détail par les Chambres fédérales et par la Commission des transports et des télécommunications, compétente en la matière. Il a été souligné, autant à la Commission qu'au Conseil national, que l'usage obligatoire de l'anglais ne devrait s'appliquer que dans les espaces aériens de classe C et D, dans les FIZ (Same-dan), ainsi que dans les RMZ, mais pas dans les espaces aériens de classe E et G.

Les exceptions ont été formulées dans l'OSNA dans ce sens. Dans le cadre de la procédure de consultation, l'OFAC a envoyé les projets de modification de la loi sur l'aviation, de l'OSNA et d'autres ordonnances le 28 mars 2018, avec délai pour prise de position au 27 avril 2018, à environ 60 parties prenantes. Parmi les destinataires figuraient différentes associations (Aerosuisse, l'AeCS, l'ASA, l'AOPA, la FSVV et la FSVM notamment), Skyguide, ainsi que les aéroports de Zürich, Genève, Berne, Granges, Lugano, Les Eplatures, Samedan, Sion, Birrfeld, Ecuwillens, Bressaucourt, Saint-Gall Altenrhein, Buochs et Lausanne. Le texte de l'ordonnance soumis à consultation correspondait pour l'essentiel (du moins en ce qui concerne la nature des exceptions) au texte en vigueur aujourd'hui. Parmi les aérodromes et associations à s'être exprimés, la formulation des exceptions n'a suscité aucune objection substantielle.

Le projet de modification de l'OSNA envoyé aux parties prenantes le 28 mars 2018 prévoyait que l'ordonnance entrerait en vigueur au 1^{er} janvier 2019. Aucun des intéressés n'a fait valoir qu'une période transitoire serait nécessaire d'un point de vue opérationnel. Partant, aucune période transitoire n'a été prévue. Les dispositions de l'OSNA (telles que prévues dans le projet) sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2019 et sont donc d'ores et déjà contraignantes.

Skyguide a informé l'OFAC que pour les aérodromes de Alpnach, Buochs, Emmen, Meiringen, Sion, Berne, Dübendorf, Granges, Payerne et St-Gall-Altenrhein, la transition vers le « *English only* » sera probablement effectuée à la date de publication du 20 juin 2019. Si nécessaire, la communication sur ces aérodromes peut donc encore se faire, jusqu'à cette date, dans les langues précédemment utilisées. Les modifications à apporter dans les publications feront l'objet d'une concertation entre Skyguide, l'OFAC, et les aérodromes concernés.

Skyguide a également soumis un certain nombre de propositions de dérogations au sens de l'art. 5 al. 1 let. a OSNA. Elles concernent GVA CTR/TMA/INI, Delta GVA, Delta ZRH, Lugano TWR ainsi que Locarno TWR. Une demande a également été reçue de l'aéroport régional des Eplatures, situé à proximité de la frontière. L'OFAC statuera sur ces demandes dès que les justifications et analyse de risques nécessaires seront reçues. Avant qu'une exception puisse être approuvée, le demandeur doit démontrer et soumettre à l'OFAC pour vérification que la mise en œuvre du principe « *English only* » entraînerait effectivement des risques inacceptables pour la sécurité aérienne et, le cas échéant,

examiner si l'exception pourrait ne s'appliquer que sous une forme réduite, soit uniquement pour certains secteurs ou services. Il est par exemple envisageable que des contrôleurs aériens disposent des compétences linguistiques nécessaires pour réagir à un appel initial (« *initial call* ») dans une autre langue, tout en exigeant des pilotes de ne parler qu'en anglais. Une autre possibilité peut consister en l'application d'une exception limitée à une partie des services de navigation aérienne d'un secteur contrôlé (par exemple dans le secteur Delta avec des responsabilités différentes). Jusqu'à la décision de l'OFAC, respectivement jusqu'à ce que les éventuelles mesures soient publiées dans la Feuille fédérale et dans l'AIP, la communication peut encore se faire dans les langues usuelles dans les régions concernées.

La nouvelle réglementation signifie que les pilotes évoluant dans un espace aérien où s'applique le « *English only* » doivent disposer d'une qualification RTF en anglais, avec « *Language Proficiency level 4* » valable. Toute dérogation en matière de compétences linguistiques est exclue. Pour les pilotes de montgolfières et de planeurs ainsi que pour les techniciens de bord, la certification du « *Language Proficiency* » ne constitue qu'une recommandation, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas besoin de prouver leurs compétences linguistiques, que ce soit pour le territoire national ou transfrontalier.

L'OFAC fournira des informations sur la nouvelle réglementation dans l'AIC (A) et (B) et dans d'autres canaux dans un prochain temps.

4 Mars 2019