



Langue utilisée en radiotéléphonie pour la communication avec le service de la navigation aérienne

Concept de mise en œuvre de la motion CTT-N 19.3531

Concept à l'attention des parties prenantes

L'adoption de la motion CTT-N 19.3531 «Ne pas interdire les langues nationales pour les vols à vue non commerciaux» implique des modifications dans la législation en matière de radiotéléphonie avec le service de la navigation aérienne.

Ce document résume les considérations de l'OFAC concernant un concept de mise en œuvre de la motion ainsi que les impacts éventuels sur la réglementation. Le présent concept n'a pas encore fait l'objet d'une concertation à l'interne de l'Administration fédérale. Dans un premier temps, les milieux aéronautiques intéressés ont la possibilité de s'exprimer sur le concept développé par l'OFAC, conformément à la motion.

Les parties prenantes consultées peuvent soumettre leurs commentaires à l'OFAC par écrit d'ici au 4 mai 2020. Les retours d'information seront ensuite évalués et un projet de loi détaillé sera élaboré, qui devrait être présenté à l'occasion d'une seconde consultation des parties prenantes.

Berne, 6 avril 2020



Table des matières

I.	Situation initiale	2
II.	Demandes de la motion	3
III.	Concept de mise en oeuvre	3
IV.	Modifications législatives probables	5
V.	Liste de distribution	6

I. Situation initiale

Depuis le 1^{er} janvier 2019, conformément à l'art. 10a de la loi fédérale sur l'aviation (LA, RS 748.0), les communications radiotéléphoniques avec le service de la navigation aérienne doivent s'effectuer en principe en anglais dans l'espace aérien suisse. Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions si la sécurité de l'aviation l'exige. Ces possibilités de dérogation, dont l'entrée en vigueur a également été fixée au 1^{er} janvier 2019 par le Conseil fédéral, sont arrêtées aux art. 5 et 5a de l'ordonnance sur le service de la navigation aérienne (OSNA, RS 748.132.1).

D'après l'art. 5 al. 1 let. a OSNA, l'OFAC peut, lorsque la sécurité aérienne l'exige, autoriser des dérogations à l'art. 10a LA dans les régions où skyguide fournit des services de navigation transfrontaliers, à la demande de skyguide, d'un exploitant d'aérodrome ou d'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.

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).

Sur la base de cette réglementation, le principe "English only" a été implémenté dans les espaces aériens contrôlés entourant les aérodromes de Berne, Granges, St-Gall-Altenrhein, Buochs, Samedan et Sion, ainsi que dans les espaces aériens contrôlés entourant les aérodromes militaires. Pour les aérodromes avec des services de navigation transfrontaliers (revendiqués), des demandes de dérogation sont en revanche toujours en cours auprès de l'OFAC.

L'OFAC est convaincu que l'usage généralisé de l'anglais est bénéfique en termes de sécurité. Une grande partie des usagers de l'espace aérien ont également bien accueilli la mesure. Cependant, "English only" s'est également heurté à une certaine opposition auprès d'acteurs de l'aviation générale dans certaines régions et a conduit au dépôt de la motion 19.3531 «Ne pas interdire les langues nationales pour les vols à vue non commerciaux» auprès de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N). Le Conseil national et le Conseil des Etats ayant accepté la motion, l'OFAC va se charger de sa mise en œuvre.

II. Demandes de la motion CTT-N 19.3531

La motion a été déposée en ces termes:

Le Conseil fédéral est chargé de prendre les mesures nécessaires et de modifier l'ordonnance sur le service de la navigation aérienne de sorte que la langue utilisée en radiotéléphonie soit définie d'entente avec les cercles des utilisateurs de l'espace aérien et que, pour les vols à vue non commerciaux en Suisse, les communications radiotéléphoniques puissent continuer à s'effectuer dans la langue nationale locale en plus de l'anglais. Si les bases légales manquent pour ce faire, elles devront être élaborées et soumises à l'Assemblée fédérale.

Par ailleurs, une analyse du développement de la motion fait ressortir les points clés suivants: les possibilités de dérogation actuelles au principe "English only" sont trop limitées. Pour les espaces aériens inférieurs, les vols à vue non commerciaux, les aérodromes régionaux et les aérodromes militaires, la langue nationale locale devrait toujours pouvoir être utilisée par dérogation, en plus de l'anglais. Toutefois, la motion n'affecte pas la réglementation actuelle en ce qui concerne les aéroports nationaux, le trafic aérien aux instruments et le trafic aérien commercial régulier.

L'intégralité du texte de la motion est disponible sur internet: <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20193531>

Compte tenu du cadre juridique actuel, la motion implique donc les modifications du régime de radiotéléphonie suivantes:

1. "English only" reste le principe, mais s'accompagne de possibilités d'exceptions supplémentaires ;
2. Ces nouvelles exceptions doivent garantir que, pour les vols à vue non commerciaux, les communications radiotéléphoniques puissent continuer à s'effectuer dans la langue nationale locale (c'est-à-dire la langue parlée au sol dans la partie correspondante du pays) en plus de l'anglais ;
3. Ce nouveau régime dérogatoire est nécessaire pour les aérodromes régionaux et leurs CTR/TMA/FIZ respectives (ainsi qu'éventuellement pour les aérodromes militaires), à l'exclusion des aéroports nationaux¹.

III. Concept de mise en œuvre

Le concept de mise en œuvre élaboré par l'OFAC est le suivant:

1. "English only" reste le principe pour la radiotéléphonie avec le service de navigation aérienne, et les exceptions prévues par la législation actuelle (OSNA) demeurent identiques (services de navigation transfrontaliers et services d'information de vol).
2. Des exceptions supplémentaires seront adoptées dans l'OSNA et pourront être requises auprès de l'OFAC, conformément au contenu de la motion et au présent concept
3. Une possibilité de dérogation supplémentaire aux règles actuelles sera prévue pour les vols à vue non-commerciaux dans les zones suivantes:
 - a. sur les aérodromes régionaux fournissant des services de navigation aérienne (voir ch. 4)
 - b. sur les aérodromes militaires fournissant des services de navigation aérienne
 - c. dans les "espaces aériens inférieurs"² (sol jusqu'au niveau de vol 195)

¹ La motion CTT-N 19.3531 ne cible pas les aéroports nationaux. Les possibilités d'exceptions actuelles continueront de s'y appliquer sans changement et aucune possibilité d'exception supplémentaire ne sera introduite en ce qui les concerne.

² La motion CTT-N 19.3531 demande dans son développement à ce que l'usage de la langue nationale locale soit également possible dans les "espaces aériens inférieurs", sans toutefois en définir la notion. Dans la mesure où le trafic VFR n'est possible que jusqu'au FL 195, cette altitude est supposée être la limite supérieure maximale de "l'espace aérien inférieur". Il conviendra ensuite de déterminer, dans chaque procédure individuelle d'octroi de dérogation, jusqu'à quelle altitude celle-ci est effectivement nécessaire et devrait le cas échéant être accordée.

4. D'après le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), l'aérodrome de Buochs ne constitue pas un aérodrome régional, mais un aérodrome militaire avec co-utilisation civile. Il est toutefois supposé que la motion souhaite également inclure cet aérodrome, qui est par ailleurs en cours de conversion en aérodrome civil. L'objet de la modification de la réglementation inclut ainsi tous les aérodromes de catégorie II selon l'annexe 2 de l'OSNA.
5. L'OFAC accordera des dérogations si les demandeurs peuvent démontrer, au moyen d'un *safety assessment*, que la sécurité aérienne peut également être garantie avec un contrôle aérien bilingue.
6. Les demandes de dérogation supplémentaires visées aux ch. 3 a. et b. ci-dessus seront déposées exclusivement par l'exploitant d'aérodrome. En ce qui concerne les exceptions visées au ch. 3 c. ci-dessus, il convient d'accorder également à skyguide la possibilité de présenter des demandes. La décision de proposer et de financer un service de navigation aérienne bilingue doit en effet revenir uniquement à l'aérodrome. Cela est également dû au fait que les aérodromes peuvent faire appel à des prestataires externes pour ce qui est des services de navigation aérienne locaux, à condition qu'ils répondent aux exigences linguistiques. L'aérodrome doit ainsi être le seul en mesure de prendre la décision sur le plan économique.
7. L'exception supplémentaire ne fait qu'autoriser à ce que, pour la zone concernée et pour les vols à vue non-commerciaux, la communication radiotéléphonique puisse se dérouler dans la langue locale en plus de l'anglais. Les pilotes peuvent donc choisir entre l'anglais et la langue locale publiée. Les contrôleurs aériens n'ont eux-mêmes pas cette possibilité. Lorsque deux langues sont publiées, ils communiqueront avec les pilotes dans la langue utilisée par ces derniers lors de l'appel. Dans la majorité des cas, les contrôleurs aériens ne sont pas en mesure de distinguer si le vol est effectué à titre commercial ou non.
8. Lorsqu'un pilote utilise une langue locale lors d'un vol commercial ou dans une région dans laquelle aucune exception au principe "English only" n'est prévue, ce dernier s'expose à une procédure pour violation des règles de l'air (sur signalement de l'aérodrome ou de skyguide).
9. Les contrôleurs aériens doivent être en mesure et dûment autorisés à employer les langues publiées dans l'espace aérien sous leur gestion
10. Pour chaque cas respectif, seule une langue nationale est autorisée en plus de l'anglais. L'usage de plusieurs langues nationales n'est pas autorisé.
11. Le texte de la motion se réfère uniquement à la radiotéléphonie avec le service de navigation aérienne et n'inclut donc pas la communication dans les aérodromes non contrôlés, qui ne sera pas abordé dans le présent concept. Si cela s'avère nécessaire pour des raisons de sécurité aérienne, l'OFAC peut établir des directives sur la langue de communication radiotéléphonique en lien avec «IFR sans ATC» sur les aérodromes non contrôlés ou, par exemple, dans les zones à utilisation obligatoire de radio (RMZ).

IV. Modifications législatives probables

Les modifications légales qui seront nécessaires concrètement ne seront élaborées qu'ultérieurement. Toutefois, il est déjà possible d'affirmer à l'heure actuelle que la mise en œuvre du présent concept impliquera certaines modifications du droit actuel :

1. LA

Etant donné que le Conseil fédéral, conformément à l'art. 10a al. 2 LA, ne peut prévoir d'exceptions à "English only" que lorsque la sécurité aérienne le requiert, cette disposition devra être adaptée. En effet, les exceptions supplémentaires demandées par la motion ne sont pas nécessaires d'un point de vue de la sécurité aérienne. Par ailleurs, dans la mesure où seule une langue nationale ne sera autorisée en plus de l'anglais pour la radiotéléphonie avec le service de navigation aérienne (et non toutes les langues nationales simultanément), cette limitation devra également figurer au niveau de la LA.

2. OSNA

Les possibilités de dérogation actuellement en vigueur, qui ne sont d'ailleurs pas remises en cause par la motion, doivent être maintenues. Cela vaut pour la réglementation actuelle des art. 5 et 5a OSNA. Les possibilités de dérogations fixées dans ces dispositions ne feront pas l'objet de modification.

Enfin, l'OSNA devra évidemment inclure les nouvelles possibilités de dérogation décrites au point III ci-dessus.

V. Liste de distribution

- Aerosuisse, Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt, Kapellenstrasse 14, Postfach, 3001 Bern;
info@aerosuisse.ch
- AeCS Aero-Club der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern;
info@aeroclub.ch
- Verband Schweizer Flugplätze VSF, Kapellenstrasse 14, Postfach 5236, 3001 Bern;
info@aerodromes.ch
- AOPA Switzerland, Steinstrasse 37, 8003 Zürich;
office@aopa.ch
- SHV Schweizerischer Hängegleiterverband, Seefeldstrasse 224, 8008 Zürich;
info@shv-fsvl.ch
- Segelflugverband der Schweiz (SFVS), c/o Aero-Club der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern;
petitpierre@aeroclub.ch
- Schweizerischer Motorflugverband, c/o Aero-Club der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern;
info@mfvs.ch
- Schweizerischer Ballonverband, c/o Aero-Club der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern;
walter.vogel@sbav.ch
- Aviasuisse, Verband für die Schweizer Luftfahrt, Weinbergstrasse 131, Postfach, 8042 Zürich;
info@aviasuisse.ch
- Swiss Helicopter Association, Kapellenstrasse 14, Postfach, 3001 Bern ;
info@sha-swiss.ch
- Skyguide, Route de Pré-Bois 15-17, Case postale 796, 1215 Genève 15;
info@skyguide.ch
- Military Aviation Authority (MAA), Aérodrome militaire, 1530 Payerne;
maa.lw@vtg.admin.ch
- Flughafen Zürich AG, Postfach, 8058 Zürich-Flughafen;
info@zurich-airport.com
- Aéroport international de Genève, Case postale 100, 1215 Genève 15;
gael.poget@gva.ch

- Flughafen Bern AG, Flugplatzstrasse 31, 3123 Belp;
info@flughafenbern.ch
- Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG, Flughafenstrasse 117, 2540 Grenchen;
info@airport-grenchen.ch
- Lugano Airport SA, Via Aeroporto nr. 15, 6982 Agno;
info@luganoairport.ch
- Municipio di Lugano, Piazza Riforma 1, 6901 Lugano;
municipio@lugano.ch
- ARESA Aéroport régional Les Eplatures SA, Boulevard des Eplatures 56, 2300 la Chaux-de-Fonds;
info@leseplaturesairport.ch
- Engadin Airport AG, Piazza Aviatica 2, 7503 Samedan;
info@engadin-airport.ch
- Aéroport de Sion, Route de l'aéroport 60, 1950 Sion 2;
aeroport@sion.ch
- Ville de Sion, Rue du Grand-Pont 12, Case postale 2272, 1950 Sion 2
info@sion.ch
- Airport Altenrhein AG, Flughafenstrasse 11, 9423 Altenrhein;
groundservices@peoples.ch
- Airport Buochs AG, Fadenbrücke 20, 6374 Buochs;
info@airportbuochs.ch