



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Révision partielle 1+ de la loi sur l'aviation

Rapport sur les résultats de la procédure de consultation

Mars 2016

Sommaire

1	Contexte	3
2	Participation à la procédure de consultation.....	3
3	Prises de position adressées	3
4	Résumé des résultats	4
5	Résultat de la consultation disposition par disposition.....	6
5.1.1	Art. 8b (Langue utilisée en radiotéléphonie).....	6
5.1.2	Art. 21a à 21f (Gardes de sûreté dans l'aviation et système d'information)	6
5.1.3	Art. 25 à 26a (Enquête sur les accidents)	6
5.1.4	Art. 36, al. 3 (Terrains d'atterrissage destinés aux opérations de secours)	7
5.1.5	Art. 36a (Catégories d'aérodromes).....	7
5.1.6	Art. 36c (Conditions d'octroi d'une concession, capacité économique et financière)	8
5.1.7	Art. 36d (Retrait et retour de la concession).....	8
5.1.8	Art. 36f et 36g (Règlement d'exploitation) en relation avec l'art. 40h (Procédures de vol hors des aérodromes)	8
5.1.9	Art. 38, al. 1 (Aérodromes militaires avec utilisation civile).....	9
5.1.10	Art. 40, al. 3 (Etendue des services de navigation aérienne fournis sur les aérodromes)	10
5.1.11	Art. 40a (Base de données aéronautiques).....	10
5.1.12	Art. 40b (Internationalisation de Skyguide)	10
5.1.13	Art. 41, al. 1 à 3, 41a et 41b (Obstacles à la navigation aérienne et constructions et activités compromettant la sécurité aérienne)	11
5.1.14	Art. 49 (Principe de causalité pour toutes les prestations de service de navigation aérienne)	11
5.1.15	Art. 88 à 90bis (adaptation des dispositions pénales à la PG-CP)	12
5.1.16	Art. 100 (Devoir d'information)	12
5.1.17	Art. 107a, al. 4 à 4 ^{bis} (Ambient Voice Recording Equipment [AVRE] : mise en œuvre d'une recommandation du BEAA).....	12
5.1.18	Art. 107c (Information au public; dérogation à la LTrans).....	13
5.1.19	Modification d'autres actes	13
	Annexe	15

1 Contexte

La présente révision de la loi sur l'aviation (LA) est la seconde d'une série de révisions partielles programmées. Il s'agit en l'occurrence d'une révision essentiellement technique qui traite des thèmes qui devront être mis en œuvre au cours des trois prochaines années. La modification législative porte le titre de travail LA 1+.

Le Conseil fédéral a mis la révision partielle en consultation du 5 juin au 30 septembre 2015. Le présent rapport tient compte de toutes les prises de position adressées jusqu'à cette dernière date.

2 Participation à la procédure de consultation

Par courrier du 5 juin 2015, la cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a invité les 106 autorités et organisations suivantes à se prononcer :

- 26 gouvernements cantonaux¹
- Conférence des gouvernements cantonaux
- 12 partis représentés à l'Assemblée fédérale²
- Tribunal fédéral et autres autorités judiciaires³
- 3 associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne⁴
- 9 associations faîtières de l'économie⁵
- 18 organisations de l'aviation⁶
- 14 aéroports et aérodromes régionaux⁷
- 7 compagnies aériennes⁸
- 14 autres destinataires (organismes de production ou de maintenance, service de la navigation aérienne, milieux scientifiques, Association suisse de droit aérien et spatial)⁹

3 Prises de position adressées

Un total de 114 prises de position a été adressé jusqu'à fin septembre 2015. Vingt-deux autres organisations intéressées (hôpitaux, associations de défense des riverains, etc.) et 32 communes ont fait part de leur avis. Se sont exprimés :

- 25 cantons¹⁰
- 32 communes¹¹

¹ 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.

² PBD, PDC, csp-ow, CSPO, PEV, PLR, PES, pvl, Lega dei Ticinesi, MCR, PS, UDC.

³ TF, TAF.

⁴ ACS, UVS, SAB.

⁵ economiesuisse, USAM, UPS, USP, ASB, USS, SEC Suisse, Travail.Suisse, adfs.

⁶ Aerosuisse, AéCS, AEROPERS, AOPA, APTC, Aviasuisse, BAR, EBAA, SATTA, FSVV, SHA, FSVL, SIAA, Skycontrol, ASEA, swissatca, SwissALPA, ASA.

⁷ FZAG, AIG, EAP, ALPAR, Altenrhein, Birrfeld, Ecuwillens, Grenchen, Jura, La Blécherette, Les Eplatures, Lugano Airport, Samedan, Sion.

⁸ Belair, Darwin, Edelweiss, easyjet, Helvetic, Skywork, Swiss.

⁹ Armasuisse, Pilatus, Rega, RUAG, Skytech, SR Technics, MétéoSuisse, Skyguide, IMP-HSG, WWZ Basel, CRED, ASDA, CFAC-HSG, ZHAW.

¹⁰ AG, AI, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, LU, NE, NW, OW, SZ, SO, SH, SG, TG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH.

¹¹ Bachs, Bellikon, Bergdietikon, Bülach, Dällikon, Dänikon, Dielsdorf, Dietlikon, Elgg, Fisibach, Glattfelden, Hochfelden, Kaiserstuhl, Kloten, Lengnau, Lindau, Mellikon, Niederglatt, Niederhasli, Niederrohrdorf, Oberglatt, Ober-

- 4 partis¹²
- 6 hôpitaux ou leurs organisations¹³
- 1 association faîtière des communes, des villes et des régions de montagne¹⁴
- 5 associations faîtières de l'économie¹⁵
- 7 organisations issues de différents secteurs¹⁶
- 7 organisations de défense des riverains¹⁷
- 12 organisations de l'aviation¹⁸
- 7 aéroports nationaux et aérodromes régionaux¹⁹
- 1 compagnie aérienne²⁰
- 3 entreprises du secteur de l'aviation²¹
- 2 organisations du service de la navigation aérienne²²
- divers (2)²³

4 Résumé des résultats

On soulignera d'emblée que la présente révision de la loi sur l'aviation recueille une majorité d'avis favorable. Seule une petite minorité de participants à la consultation rejette le projet en bloc ou se montre plutôt hostile à son encontre.

La révision de la loi sur l'aviation suscite l'adhésion de la majorité des milieux consultés. Certains participants à la consultation jugent toutefois le moment mal choisi. Ils considèrent qu'il est peu judicieux de modifier la loi tant que la politique aéronautique de la Confédération pour les prochaines années n'a pas été arrêtée dans le cadre du Rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse. Ils affirment que ce faisant des réformes urgentes et nécessaires risquent d'être différées de plusieurs années. A l'inverse, d'autres participants à la consultation estiment qu'il y a urgence à réglementer et qu'il est donc logique de privilégier les aspects techniques plutôt que le débat sur le rapport sur la politique aéronautique. Ils reconnaissent cependant que la présente révision constitue une étape importante mais qu'il faut poursuivre le travail en se basant dès que possible sur le Rapport 2016 sur la politique aéronautique.

Plusieurs prises de position concernent le renforcement de la compétitivité de l'aviation suisse et soulignent à ce propos la nécessité de disposer d'un cadre général attrayant. Or, ils font remarquer que nombre de propositions formulées dans le cadre de la présente révision ne sont pas appropriées pour renforcer la compétitivité, ni pour améliorer la sécurité ou la sûreté. La pression réglementaire (surréglementation) et la charge administrative devraient être aussi réduites que possible pour l'ensemble du secteur aérien. Un participant à la consultation ne comprend pas pourquoi la présente révision n'a pas été mise à profit pour répondre à des questions importantes concernant le maintien voir l'amélioration des perfor-

rohrdorf, Oetwil an der Limmat, Regensdorf, Rümlang, Rümikon, Schneisingen, Wasterkingen, Weiningen, Weislingen, Wislikofen, Zell.

¹² PDC, PLR, PS, UDC.

¹³ CDS, Bündner Spital- und Heimverband, Hôpital universitaire de Berne, H+, Kantonsspitaler Aarau und Graubünden.

¹⁴ UVS.

¹⁵ economiesuisse, USAM, CP, USP, UPS.

¹⁶ CoalitionEducation ONG, Intégration Handicap, Jardinsuisse, Swissolar, Union maraîchère suisse, WWF, Association transports et environnement.

¹⁷ Lärmliiga Schweiz, SBFZ, VgF, SBFZ, SSF, AfG, Bürgerprotest Fluglärm Ost.

¹⁸ AéCS, Aerosuisse, AOPA, APAP, FSVM, IGOL, FSVL, SHA, SIAA, ASEA, GATA, Swiss Aerodromes.

¹⁹ FZAG, AIG, ALPAR, Birrfeld, Les Eplatures, Lugano Airport, Grenchen.

²⁰ Swiss.

²¹ Pilatus, Swiss Space Systems, Rega.

²² MétéoSuisse, Skyguide.

²³ Ingenieurbüro Flugwesen und Biomechanik, DroneApps.

mances du système aéronautique suisse. Il faudrait résolument s'employer à épargner tout coût supplémentaire à l'aviation et à faciliter les activités économiques de ses acteurs. D'aucuns regrettent enfin que libéralisation des services de navigation aérienne sur les aérodromes, annoncée dans un premier temps, soit finalement vaguement abordée dans le cadre de la révision de la LA 1+. Il faudrait pour le moins entamer la libéralisation partielle de ces services (p. ex. du contrôle des approches et des départs sur les aéroports).

Certains milieux consultés exigent que la révision de la loi tienne dûment compte des dernières évolutions technologiques de l'aviation (drones, vols suborbitaux).

Au sujet des procédures d'enquête sur les accidents d'aviation, certains représentants des milieux de l'aviation exigent un mécanisme permettant de contester les rapports d'accidents du Service suisse d'enquête de sécurité (SESE). Les personnes et organismes concernés devraient avoir la possibilité de soumettre les rapports et en particuliers les rapports finaux à un expertise neutre. L'organisation du SESE sous forme de commission extraparlamentaire ne soulève en revanche aucune objection.

La création d'un système différencié de concession et d'autorisation pour les aérodromes par l'application de catégories prédéfinies fait l'unanimité. On estime qu'un tel système permet de trouver des solutions appropriées en fonction des besoins particuliers et de moduler la charge que représentent les procédures de concession et d'autorisation en fonction de la situation concrète de chaque aérodrome. Certains affirment que le système des catégories doit être utilisé pour alléger le fardeau réglementaire et les formalités administratives qui pèsent sur les aérodromes et renforcer la compétitivité de ces derniers par rapport à des aéroports comparables. Cela étant, la modification envisagée laisse de nombreuses questions en suspens et semble quelque peu inaboutie.

La proposition d'assimiler les terrains d'atterrissage destinés aux opérations de secours très utilisés ou dotés de procédures d'approche aux instruments à des champs d'aviation soumis à une autorisation d'exploitation est largement rejetée. Les opposants redoutent que cette modification ne se traduise par des formalités administratives et des charges financières élevées notamment en raison des procédures d'autorisation, d'approbation des plans et le cas échéant des procédures de recours qu'elle induit. Les milieux consultés font remarquer que le régime actuel a fait ses preuves et qu'il est suffisant.

La nouvelle réglementation concernant le retrait et le retour de la concession d'exploitation des aérodromes essuie un net rejet. Les opposants estiment que cette réglementation constitue une discrimination injustifiée des concessionnaires. Les droits acquis découlant de la concession sont protégés par l'art. 26 de la Constitution (Cst., Garantie de la propriété) et par l'art. 9 Cst. (Protection contre l'arbitraire et protection de la bonne foi) et requièrent toujours une indemnisation pleine et entière. La proposition de retirer la concession lorsque des intérêts publics essentiels le justifient ne trouve pas davantage grâce aux yeux des milieux consultés qui la jugent contraire au droit et superflue. Autre motif avancé: l'instauration d'un droit de retour de la concession au profit de la Confédération n'inciterait pas à investir dans les constructions et les installations, ni à les entretenir.

La nouvelle réglementation applicable aux gardes de sûreté fait l'unanimité. La nouvelle formulation des dispositions pénales de la LA a également reçu un accueil positif.

La mise en place d'une base de données nationale de l'aviation recueille peu d'avis favorables. On redoute notamment des coûts accrus pour le trafic VFR. Les milieux consultés

pointent les lacunes et l'opacité des bases de calcul employées pour quantifier les coûts de constitution et d'exploitation de cette base de données. Il faudrait, disent-ils, réaliser au préalable une analyse coûts-utilité.

5 Résultat de la consultation disposition par disposition

5.1.1 Art. 8b (Langue utilisée en radiotéléphonie)

La majorité des participants à la consultation approuvent au nom de la sécurité la proposition de généraliser l'usage en Suisse de la seule langue anglaise dans les conversations radiotéléphoniques avec le service de la navigation aérienne (*English Voice only*)²⁴. Cette proposition ne rencontre guère d'opposition²⁵. Certains participants à la consultation demandent toutefois que l'usage de la langue parlée localement soit autorisé à côté de l'anglais sur les aérodromes périphériques et sur les aérodromes régionaux, ne serait-ce que pour limiter les risques pour la sécurité dus aux lacunes linguistiques des pilotes privés²⁶. D'autres exigent que le trafic sur les aires de trafic et les communications au sol et en vol soient exemptées de l'obligation d'utiliser la langue anglaise²⁷. Quelques participants à la consultation demandent d'abolir l'évaluation des compétences linguistiques (Language Proficiency Level 4-Test)²⁸. L'aéroport de Genève n'est pas opposé à cette disposition qu'il trouve cependant un peu rigide. Il souhaiterait qu'elle soit reformulée dans le sens de la recommandation SPD 2004-1.

5.1.2 Art. 21a à 21f (Gardes de sûreté dans l'aviation et système d'information)

Les prises de position au sujet de ces dispositions sont toutes positives²⁹. Les cantons des Grisons et d'Uri se félicitent que par l'intermédiaire de l'art. 21a l'indemnisation des gardes de sûreté figure dans la loi. Le canton de Zurich propose de compléter l'article en incluant la possibilité pour la Confédération de conclure des accords avec les cantons sur l'emploi de personnel, la Confédération étant tenue en contrepartie de verser une indemnisation. Des participants à la consultation mettent en garde contre toute augmentation des frais pour l'aviation générale en lien avec les modifications introduites par les articles 21a à 21f. Il s'agit de ne pas porter exagérément atteinte aux droits de la personnalité et de ne pas affaiblir inutilement la compétitivité et les capacités³⁰. Un participant à la consultation³¹ souhaite que les aérodromes régionaux aient aussi accès à la base de données SIBEL parce qu'elle contient des informations liées à la sûreté. Une prise de position demande de porter la durée de conservation des données des passagers à 12 mois pour tenir compte de la durée des procédures pénales³².

5.1.3 Art. 25 à 26a (Enquête sur les accidents)

Au sujet des procédures d'enquête sur les accidents d'aviation, certains représentants des milieux de l'aviation exigent un mécanisme permettant de contester les rapports d'accidents du Service suisse d'enquête de sécurité (SESE)³³, en saisissant par exemple un organe

²⁴ AéCS, Aerosuisse, AOPA, SIAA, ASA, Skyguide, Swiss, la majorité des aérodromes et aéroports.

²⁵ UDC, PDC.

²⁶ PDC, Pilatus, UVS, Aerosuisse, ARESA, AOPA.

²⁷ FZAG, Airport Lugano, Rega.

²⁸ AéCS, FSV, ASA.

²⁹ FR, GE, GR, OW, UR, ZH, SEV, PS, PLR, AOPA, SIAA, AéCS, FSVL, Rega, Pilatus.

³⁰ AéCS, SIAA.

³¹ UVS.

³² Ct. FR.

³³ UVS, AéCS, Aerosuisse, SHA, AOPA.

spécialisé comme la Commission fédérale d'enquête sur les accidents d'aviation (CFAA) abolie par la révision LA 1. Les personnes et organismes concernés devraient avoir la possibilité de soumettre les rapports et en particuliers les rapports finaux à un expertise neutre. La SHA, Aerosuisse et la Rega exigent qu'une interdiction d'exploiter des moyens de preuves s'applique aux conclusions des enquêtes sur les accidents pour autant que le pilote ne soit pas mis en cause ni pour dol, ni pour dol éventuel. La Rega se demande si la procédure actuelle permet réellement un examen indépendant. L'organisation du SESE sous forme de commission extraparlamentaire – qui est le véritable objet de la modification couverte par les art. 25 à 26a - ne soulève en revanche aucune objection.

5.1.4 Art. 36, al. 3 (Terrains d'atterrissage destinés aux opérations de secours)

La proposition d'assimiler les terrains d'atterrissage destinés aux opérations de secours très utilisés ou dotés de procédures d'approche aux instruments à des champs d'aviation soumis à une autorisation d'exploitation est largement rejetée³⁴. Les opposants redoutent que cette modification ne se traduise par des formalités administratives et des charges financières élevées notamment en raison des procédures d'autorisation, d'approbation des plans et le cas échéant des procédures de recours qu'elle induit. Les milieux consultés font remarquer que le régime actuel a fait ses preuves et qu'il est suffisant raison pour laquelle l'extension des prérogatives de la Confédération est disproportionnée et indésirable, ne serait-ce que pour des questions de coûts. La fourniture des soins médicaux d'urgence exige impérativement le maintien du réseau actuel de places d'atterrissage d'hôpitaux, ce qui ne serait pas garanti si les mesures proposées étaient mises en œuvre. Certains participants à la consultation proposent en guise de solution de rechange d'aménager les places d'atterrissage d'hôpitaux conformément à la réglementation de l'OACI (Annexe 14, vol. II) et de mettre en œuvre les exigences de l'AESA, les recommandations du CASO et les directives existantes de l'OFAC³⁵. Le canton de Grisons et SWISS sont les seuls à approuver le nouveau régime proposé, au nom de la sécurité et de la protection de l'environnement.

5.1.5 Art. 36a (Catégories d'aérodromes)

Les participants à la consultation ont réservé un accueil largement positif à la proposition de créer des catégories d'aérodromes³⁶. Presque tous s'accordent sur la nécessité de remplacer le système actuel par un système différencié capable de renforcer la compétitivité de l'aviation. Il ne doit en résulter aucune charge, ni aucun coût supplémentaires mais au contraire un allègement de la charge financière. Certains participants à la consultation se demandent s'il est nécessaire d'instaurer 3 catégories et exigent que les catégories soient définies en faisant preuve de pragmatisme³⁷. Sur le même sujet, d'autres demandent de limiter le nombre d'aérodromes de la catégorie C³⁸. Plusieurs aérodromes régionaux³⁹ voient également cette réglementation d'un bon œil tout en demandant à être classés dans une catégorie particulière (la catégorie B ne doit pas être limitée aux seuls aérodromes de Berne et de Lugano). L'AéCS rejette l'obligation pour les champs d'aviation d'admettre les usagers.

³⁴ Ct. AG, FR, GE, NE, TI, TG, VS, ZH, Kantonsspitaler Aarau, Graubünden, Bündner Spital- und Heimverband, H+ (hôpitaux suisses), Hôpital de l'île Berne, Rega, SHA, PLR, PDC, USAM.

³⁵ Ct. ZH, Rega, SHA.

³⁶ FZAG, Swiss, SIAA, Aerosuisse, ASA.

³⁷ Rega, Pilatus, UVS.

³⁸ PS, WWF, Lärmliga.

³⁹ ALPAR, Birrfeld, Les Eplatures, Grenchen.

5.1.6 Art. 36c (Conditions d'octroi d'une concession, capacité économique et financière)

De manière générale, les conditions d'octroi de la concession proposées suscitent l'approbation. Le canton de Zurich et l'aéroport de Lugano souhaitent que les formalités administratives supplémentaires requises des exploitants d'aéroport pour démontrer leur capacité économique et financière soient aussi réduites que possibles, voire qu'il n'en résulte aucun surcroît de charge administrative. A ce propos, l'Union des villes suisses (UVS) fait remarquer qu'il manque dans la loi les paramètres fondamentaux à partir desquels le Conseil fédéral souhaite élaborer son ordonnance sur les exigences en matière capacité économique et financière. Un autre participant à la consultation estime que l'art. 36c devrait se limiter à la phase d'octroi de la concession et se baser sur l'art. 12 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA) actuellement en vigueur⁴⁰. L'ASA estime que l'expression « capacité économique et financière suffisante » doit être explicitée. La Rega propose que l'administration de la preuve de la capacité économique et financière soit calquée sur les exigences en matière de rapport du droit des sociétés anonymes.

5.1.7 Art. 36d (Retrait et retour de la concession)

La majorité des prises de positions s'exprimant au sujet du retrait et du retour de la concession d'exploitation rejette la réglementation proposée⁴¹. Les modifications qui détériorent la situation des concessionnaires n'obtiennent aucun avis favorable. Le canton de Zurich fait ainsi valoir que le retrait de la concession n'entrerait en ligne de compte que si les conditions visées à l'art. 93 LA étaient remplies. Si la disposition devait figurer dans la loi, il faudrait qu'elle soit nettement plus précise et que sa teneur soit restreinte, de sorte que la situation des concessionnaires ne se dégrade pas par rapport à la situation actuelle. D'autres participants à la consultation indiquent qu'il faudrait connaître les contours de la future procédure de retrait de la concession⁴². L'aéroport de Genève de même que les cantons de Genève et de Zurich sont en outre d'avis que le concessionnaire devrait être entièrement indemnisé en cas de retrait de la concession justifié par des intérêts publics essentiels (art. 36d, al. 2) ou en cas de non-renouvellement de la concession (art. 36d, al. 4) : une simple indemnité appropriée ne saurait suffire dans ces cas. De plus, le droit de retour de la concession ne peut pas porter sur l'ensemble de l'infrastructure⁴³. Certains participants à la consultation remarquent que l'instauration d'un droit de retour de la concession en faveur de la Confédération affaiblit considérablement la position des aérodromes concessionnaires et n'inciterait pas à investir dans les constructions et les installations, ni à les entretenir⁴⁴.

5.1.8 Art. 36f et 36g (Règlement d'exploitation) en relation avec l'art. 40h (Procédures de vol hors des aérodromes)

L'UVS déplore que les relations des aérodromes avec les organismes partenaires ne soient pas définies de manière suffisamment claire (p. ex. les relations avec le prestataire de services de navigation aérienne Skyguide).

L'inscription des procédures d'approche et de départ dans le règlement d'exploitation conformément à l'art. 36f, al.3, let. b (en relation avec l'art. 40h) est jugée contraire aux intérêts des communes concernées et de leurs habitants. Cette proposition risque d'étendre

⁴⁰ SIAA.

⁴¹ Ct. GR, ZH, AéCS, FSVM, Aerosuisse, AOPA, SIAA, ALPAR, FZAG, Birrfeld, economiesuisse, USAM, UVS.

⁴² ASA, Flughafen Grenchen.

⁴³ Ct. ZH.

⁴⁴ SIAA, FZAG.

l'emprise du Conseil fédéral et de l'OFAC sur les procédures d'approche et de départ et d'amputer les droits de co-participation existants. Nombre de prises de position exigent de rectifier le texte et notamment l'art. 40h afin que les populations concernées disposent de voies de droit⁴⁵. A l'opposé, les aéroports et les organisations de l'aviation sont favorables à la modification si ce faisant elle se traduit par des procédures nettement plus rapides et restreint les droits de co-participation et les possibilités de recours. Vu le caractère extrêmement flou des fondements de la disposition, le canton de Zurich rejette l'adaptation proposée. L'Association suisse des aérodromes, les aéroports de Genève et de Grenchen estiment qu'il faudrait délimiter plus clairement les compétences respectives de l'aéroport, de l'OFAC ou éventuellement de Skyguide. Il faudrait par exemple indiquer ce que l'on entend par « environs immédiats des aérodromes »⁴⁶. Pilatus propose à ce sujet d'établir une limite du système aéroportuaire qui définirait la zone proche placée sous la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome. Les avis sont partagés sur l'instrument juridique au moyen duquel l'OFAC devrait établir les procédures de vol. Les uns estiment qu'il devrait agir par voie de décision alors que d'autres pensent que l'établissement des routes aériennes devrait être réglementé dans le cadre d'une ordonnance ce qui raccourcirait nettement la procédure⁴⁷.

Le canton de Schwytz souhaite que les services cantonaux compétents soient associés à la procédure d'audition et demande de modifier l'art. 36f en conséquence.

S'agissant des modifications essentielles du règlement d'exploitation visées à l'art. 36g, la SIAA et les aéroports de Berne et de Zurich proposent qu'il ne soit plus possible de prolonger le délai de consultation prévu dans la loi actuellement en vigueur. Il est en outre proposé de remplacer la publication dans les organes de publication officiels des communes par un communiqué de presse de l'OFAC et de publier les demandes sur Internet, la procédure actuelle étant trop onéreuse et dépassée.

5.1.9 Art. 38, al. 1 (Aérodromes militaires avec utilisation civile)

De manière générale, les participants à la consultation sont favorables à une réglementation qui définit clairement les compétences respectives et établit des seuils. Certains demandent toutefois que les grandes lignes de la réglementation soient inscrites dans la loi⁴⁸. Une nouvelle réglementation devrait en outre se limiter au strict nécessaire, les fastidieuses doubles approbations étant à éviter⁴⁹. De même, il faudrait exploiter davantage les synergies entre aérodromes militaires et aérodromes civils desservis par la Confédération⁵⁰. Un aérodrome ne devrait pas non plus être soumis aux règlements et principes de plusieurs départements (Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports [DDPS] et Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication [DETEC]). Pour l'UVS, il ne saurait être question que le trafic aérien civil sur ces aérodromes ait lieu jour et nuit selon les règles des aérodromes militaires, ce qui constituerait une concurrence déloyale.

⁴⁵ Communes de Bachs, Bellikon, Bergdietikon, Bülach, Dällikon, Dänikon, Dielsdorf, Dietlikon, Elgg, Fisibach, Glattfelden, Hochfelden, Stadt Kaiserstuhl, Lengnau, Lindau, Mellikon, Niederglatt, Niederrohrdorf, Oberglatt, Oberrohrdorf, Regensdorf, Rümlang, Schneisingen, Rümikon, Wasterkingen, Weiningen, Weisslingen, Wislikofen, Zell, Schutzverband Zürich, BFO, Lärmliga, VgF Bern.

⁴⁶ Ct. ZH, AgF Altenrhein, Schutzverband Buochs, SSF

⁴⁷ Aerosuisse, SIAA, ALPAR und FZAG.

⁴⁸ CP, UVS, Rega, ct. ZH.

⁴⁹ ASA.

⁵⁰ ALPAR.

5.1.10 Art. 40, al. 3 (Etendue des services de navigation aérienne fournis sur les aérodromes)

Seuls l'aérodrome de Birrfeld et l'AOPA se prononcent pour la suppression pure et simple de cette disposition. Les autres participants à la consultation qui ont adressé un avis se montrent critiques sans rejeter catégoriquement la réglementation proposée. De manière générale, on estime que le texte n'est pas assez précis. Certains participants à la consultation regrettent que les grandes lignes de la réglementation ne figurent pas dans la loi⁵¹. Les conséquences financières sont incertaines. Dans ce contexte, certains participants exigent que la Confédération finance ces services de navigation aérienne⁵². L'AéCS estime que les exploitants d'aérodrome devraient être libres de décider quels services de navigation aérienne sont supportables pour eux. Skyguide trouve pour sa part qu'il serait plus judicieux que le Conseil fédéral se contente de définir les exigences minimales puisque les aérodromes régionaux devront aussi à l'avenir participer au financement du service de la navigation aérienne. L'UVS doute en outre que cette réglementation soit conforme aux réglementations relatives au Ciel unique européen établies par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).

5.1.11 Art. 40a (Base de données aéronautiques)

La création d'une base de données aéronautiques nationale essuie un rejet de la majorité des participants à la consultation qui estiment de manière générale que la réglementation proposée est inaboutie. Seuls les aéroports de Genève et de Zurich ne forment aucune objection. Le principal reproche porte sur la répercussion et donc l'augmentation des coûts pour le trafic VFR⁵³. Ce report des coûts n'est pas suffisamment motivé sans compter que cette mesure aboutirait à une diminution de la formation et de la pratique des pilotes au détriment en fin de compte de la sécurité⁵⁴. Plusieurs participants à la consultation critiquent les lacunes et l'opacité des bases de calcul des coûts et l'absence d'un modèle de financement⁵⁵. Des participants à la consultation demandent également qu'une analyse coûts-utilité soit réalisée⁵⁶. Il conviendrait ainsi de mieux déterminer les frais de constitution et d'exploitation de la base de données, notamment ceux qui seraient imputables aux organismes de droit public, et de fixer un plafond pour les collectivités publiques⁵⁷. Skyguide indique qu'il n'a pas budgétisé la création d'une base de données centralisée. Des participants à la consultation estiment qu'il n'y a pas lieu de rendre l'accès aux données aéronautiques gratuit pour les collectivités publiques⁵⁸.

5.1.12 Art. 40b (Internationalisation de Skyguide)

Si les modifications de la loi ne sont de manière générale pas rejetées, plusieurs participants à la consultation mettent certaines conditions pour prix de leur accord. Le PDC demande que Skyguide soit en concurrence avec d'autres prestataires de services aéronautiques européens. Certains participants critiquent le fait que la libéralisation du service de la navigation aérienne promise dans le cadre de la révision LA 1 soit restée lettre morte. On ne s'explique ainsi pas pourquoi Skyguide serait le seul prestataire à pouvoir fournir des services de navi-

⁵¹ CP, USAM, UVS.

⁵² AéCS, UVS, Pilatus.

⁵³ Ct. NW.

⁵⁴ UVS, AéCS, APAP.

⁵⁵ AéCS, APAP, AOPA, ASEA, ASA, Rega, Pilatus, Skyguide, UVS.

⁵⁶ AOPA, ASA.

⁵⁷ Ct. ZH, UVS, AOPA, ASEA.

⁵⁸ AéCS, ASEA.

gation aérienne d'importance nationale⁵⁹. Le canton et l'aéroport de Zurich appellent dès lors de leurs vœux une libéralisation partielle du service de la navigation aérienne. Ils rejettent les restrictions prévues à l'art. 40b, al. 3 pour les aéroports nationaux et exigent que ces derniers puissent aussi lancer librement des appels d'offres pour la fourniture de services de navigation aérienne. L'AéCS critique le maintien du monopole de Skyguide. L'aéroport de Genève souhaite davantage de clarté car les expressions employées sont imprécises⁶⁰.

5.1.13 Art. 41, al. 1 à 3, 41a et 41b (Obstacles à la navigation aérienne et constructions et activités compromettant la sécurité aérienne)

Le nouveau modèle de gestion des obstacles à la navigation aérienne suscite une majorité d'avis favorables⁶¹. Des participants à la consultation demandent toutefois que la charge administrative reste raisonnable pour les milieux concernés⁶². Il convient par ailleurs de renoncer à la disposition de l'art. 41, al. 1 aux termes de laquelle la délivrance de l'autorisation est conditionnée à la mise en œuvre de mesures de sécurité efficaces : cette formulation interdit à l'OFAC de renoncer, dans des cas soumis à autorisation, à des mesures de sûreté lorsqu'elles sont dans la pratique superflues⁶³. La Rega estime que la classification par l'OFAC du danger représenté par les obstacles est critiquable car le danger varie énormément d'un obstacle à l'autre et dépend des opérations de vol. La LA devrait en outre prévoir que les obstacles temporaires soient dans tous les cas enregistrés. De plus, l'enregistrement ne devrait pas être de la responsabilité du propriétaire de l'obstacle⁶⁴. En effet, cette pratique pourrait se révéler problématique sous l'angle de la responsabilité civile ; il faut donc prévoir un contrôle de l'autorité⁶⁵.

Les participants à la consultation se montrent critiques, voire plutôt opposés aux prescriptions de sécurité en cas d'objets aveuglants ou éblouissants visées à l'art. 41, al. 4⁶⁶. Plusieurs d'entre eux jugent la disposition imprécise et critiquent notamment l'absence d'indications sur les dimensions des serres et des panneaux solaires concernés. La disposition ne précise pas non plus dans quel rayon autour des aérodromes elle est applicable⁶⁷. Plusieurs prises de position font remarquer les difficultés pratiques de mise en œuvre de cette disposition. Plusieurs participants à la consultation indiquent que cette disposition viole l'art. 18 de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) aux termes duquel les installations photovoltaïques, quelle que soit leur taille, ne sont en principe pas soumises à autorisation⁶⁸. Skyguide propose également de protéger les services de navigation aérienne contre les effets perturbateurs du rayonnement électromagnétique, des bâtiments possédant de larges surfaces vitrées et des éoliennes.

5.1.14 Art. 49 (Principe de causalité pour toutes les prestations de service de navigation aérienne)

Tandis que plusieurs participants à la consultation se félicitent de l'inscription du principe de causalité dans la LA⁶⁹, quelques représentants des milieux de l'aviation s'y opposent catégo-

⁵⁹ AéCS, ASA, ALPAR, Flughafen Grenchen.

⁶⁰ L'ASA a une position similaire.

⁶¹ PDC, ASA, ct. ZH et TI, UVS, USP, ASA, Union maraîchère suisse, Jardin Suisse.

⁶² Union maraîchère suisse, Jardin Suisse.

⁶³ USP, Union maraîchère suisse, Jardin Suisse, commune de Weiningen.

⁶⁴ FZAG.

⁶⁵ Rega.

⁶⁶ USP, Union maraîchère suisse, Swissolar, UVS, Jardin Suisse.

⁶⁷ Ct. BE, ZH et AG, Rega.

⁶⁸ Ct. AG, BE, ZH, USP, Union maraîchère suisse, Swissolar, UVS, Jardin Suisse.

⁶⁹ SWISS, Skyguide, ct. Uri.

riquement⁷⁰. L'AOPA rappelle que l'introduction d'une redevance de route VFR avait été rejetée il y a quelques années et qu'il faut donc étudier d'autres sources de financement comme la taxe sur les carburants ou la taxe passagers. De plus, les coûts sont avant tout générés par le trafic IFR⁷¹. L'AéCS considère que les redevances ne doivent être perçues que pour les services indispensables pour effectuer le vol. L'ASA exige enfin que soit réalisée une analyse détaillée et complète de l'impact de la réglementation visant à déterminer les effets à court, moyen et long terme sur la compétitivité et l'accroissement de l'efficacité du système aéronautique.

Se prononçant sur l'art. 49, al. 1, let. c (fourniture des services d'information aéronautique et d'information de vol), l'UVS exige que la Confédération supporte les frais de ces services puisque la fourniture de données liées à la sécurité est une tâche fédérale. Ces services ne profitent pas uniquement aux pilotes VFR mais aussi aux collectivités publiques, à la population résidante, aux propriétaires fonciers, au tourisme et au monde des affaires. La Rega exige que la Confédération supporte les dépenses liées aux services d'information de vol, éventuellement en recourant au Financement spécial du trafic aérien (art. 86 Cst.).

5.1.15 Art. 88 à 90bis (adaptation des dispositions pénales à la PG-CP)

Les participants à la consultation approuvent les adaptations rédactionnelles des dispositions pénales. L'AéCS et l'ASA proposent de compléter l'art. 89a en précisant que ne soit puni que celui qui, en qualité de commandant de bord d'un aéronef, ne suit pas intentionnellement les instructions d'un aéronef intercepteur. Le canton de Schwytz souhaiterait que l'art. 90 punisse également la mise en danger de zones protégées d'intérêt public. La Rega demande en outre d'inscrire la détérioration intentionnelle d'aéronefs en tant qu'infraction poursuivie d'office en vertu de l'art. 97.

5.1.16 Art. 100 (Devoir d'information)

Les prises de position adressées à ce sujet sont favorables au devoir d'information des autorités de poursuite pénale⁷². Le canton de Vaud fait remarquer que les autorités en question auront une charge de travail supplémentaire du fait de l'extension du devoir d'information.

5.1.17 Art. 107a, al. 4 à 4^{bis} (Ambient Voice Recording Equipment [AVRE] : mise en œuvre d'une recommandation du BEAA)

L'art.107a, al. 4 de la LA actuellement en vigueur permet aux prestataires de services civils ou militaires de navigation aérienne d'enregistrer les communications en arrière-plan et les bruits de fond dans les organismes du contrôle de la circulation aérienne à des fins d'enquête sur les accidents d'aviation et incidents grave. Il est prévu que cette disposition ait dorénavant un caractère impératif et non plus facultatif. Cette nouvelle formulation est saluée par plusieurs participants à la consultation⁷³. L'AéCS n'a pas non plus d'objection à formuler tant que les coûts de ces dispositifs ne sont pas répercutés sur le trafic VFR. Le projet contredit toutefois les affirmations de l'OFAC concernant la déréglementation.

⁷⁰ AOPA, ASEA, Pilatus, APAP.

⁷¹ APAP, AéCS.

⁷² FZAG, PS.

⁷³ Skyguide, ASA.

5.1.18 Art. 107c (Information au public; dérogation à la LTrans)

La majorité des milieux consultés rejette l'idée de restreindre la portée de la loi sur la transparence pour les rapports d'inspection et d'audit de l'OFAC et pour tous les documents qui font état des conclusions découlant des enseignements et informations glanées à l'occasion de ces contrôles⁷⁴. Les milieux consultés estiment que le besoin d'information du public sur des questions liées à la sécurité et à la protection de l'environnement l'emporte sur les intérêts des personnes et organismes soumis à la surveillance de l'autorité. La Rega estime que la dérogation à la loi sur la transparence est en principe sensée, néanmoins l'argumentation est poussée trop loin. Il serait par exemple concevable de donner accès à des rapports anonymisés ou résumés. Une partie des associations de défense des riverains exige de plus de préciser le devoir d'information de l'OFAC en vertu de l'art. 107c, al. 1. Skyguide et l'aéroport de Zurich sont explicitement favorables à une restriction de la portée de la loi sur la transparence et demandent en outre de porter les évaluations de la sécurité, les rapports sur la sécurité et les documents liés aux exercices d'urgence sur la liste des documents dont l'accès est restreint.

5.1.19 Modification d'autres actes

5.1.19.1 Art. 37a, al. 1 de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière (LUMin)

Afin de mieux répartir les moyens du Financement spécial du trafic aérien (FSTA) en fonction des besoins, la révision prévoit d'assouplir la clé de répartition visée à l'art. 37a, al. 1 LUMin et d'instaurer des marges de fluctuation. Le PS, de nombreuses associations de défense des riverains⁷⁵, 31 communes⁷⁶ riveraines de l'aéroport de Zurich, la Coalition Education ONG, le WWF et l'ATE rejettent cet assouplissement de la clé de répartition – qui se ferait en particulier au détriment de l'environnement. Ils estiment qu'il vaudrait mieux trouver des moyens d'affecter judicieusement les ressources disponibles à l'environnement. L'aéroport de Zurich est également plutôt opposé à la modification de la disposition existante. Le report des moyens ne devrait avoir lieu que si aucune demande valable liée à l'environnement ou à la sûreté n'a été déposée. Il critique également le fait que les moyens du FSTA sont accordés à Skyguide sans procéder à aucun examen minutieux alors que pour les demandes de subvention portant sur des projets liés à la protection de l'environnement ou à la sûreté, les contributions ont été considérablement réduites moyennant d'importantes formalités administratives. La Rega juge que la clé de répartition reste judicieuse.

A l'opposé, nombre de participants à la consultation sont favorables à l'assouplissement de la clé de répartition⁷⁷. Ce faisant, disent-ils, les moyens dévolus à l'aviation seront effectivement utilisés jusqu'au dernier franc. L'AéCS et la SIAA préconisent d'accélérer le traitement des demandes de subvention pour des projets liés à la protection de l'environnement et à la sûreté, la procédure étant nettement trop longue actuellement à leurs yeux.

⁷⁴ Ct. ZH, PS, Lärmliga Schweiz, WWF, SBFB, VgF, SBFZ, SSF, AgF Altenrhein, Bürgerprotest Fluglärm Ost, communes de Bachs, Bellikon, Bergdietikon, Bülach, Dällikon, Dänikon, Dielsdorf, Dietlikon, Elgg, Fisibach, Glattfelden, Hochfelden, Stadt Kaiserstuhl, Kloten, Lengnau, Lindau, Mellikon, Niederglatt, Niederrohrdorf, Oberglatt, Oberrohrdorf, Regensdorf, Rümlang, Schneisingen, Rümikon, Wasterkingen, Weiningen, Weisslingen, Wislikofen, Zell.

⁷⁵ Lärmliga Schweiz, WWF, SBFB, VgF, SBFZ, SSF, AgF Altenrhein, Bürgerprotest Fluglärm Ost, ATE.

⁷⁶ Communes de Bachs, Bellikon, Bergdietikon, Bülach, Dällikon, Dänikon, Dielsdorf, Dietlikon, Elgg, Fisibach, Glattfelden, Hochfelden, Stadt Kaiserstuhl, Lengnau, Lindau, Mellikon, Niederglatt, Niederrohrdorf, Oberglatt, Oberrohrdorf, Regensdorf, Rümlang, Schneisingen, Rümikon, Wasterkingen, Weiningen, Weisslingen, Wislikofen, Zell

⁷⁷ Ct. GR, UR, VS, Aerosuisse, SIAA, ASA, Pilatus, Skyguide, Swiss, Les Eplatures, Lugano Airport.

5.1.19.2 Art. 32b, 51 et 52 de la loi sur les télécommunications (LTC)

Les prises de position adressées à ce sujet sont plutôt favorables à la modification proposée, qui cherche à interdire les installations ou autres dispositifs visant à perturber ou à empêcher les télécommunications ou la radiodiffusion⁷⁸. La Rega propose que l'emploi de répéteurs GPS soit autorisé à l'intérieur d'un hangar moyennant une autorisation de l'autorité. Cette pratique est nécessaire pour la maintenance des appareils de navigation.

⁷⁸ ASA, ct. GE et OW.

Liste des participants à la consultation et des milieux consultés (avec abréviations)

Cantons

ZH	canton de Zurich
BE	canton de Berne
LU	canton de Lucerne
UR	canton d'Uri
SZ	canton de Schwytz
OW	canton d'Obwald
NW	canton de Nidwald
GL	canton de Glaris
ZG	canton de Zoug
FR	canton de Fribourg
SO	canton de Soleure
BS	canton de Bâle-Ville
BL	canton de Bâle-Campagne
SH	canton de Schaffhouse
AR	canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures
AI	canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures
SG	canton de Saint-Gall
GR	canton des Grisons
AG	canton d'Argovie
TG	canton de Thurgovie
TI	canton du Tessin
VD	canton de Vaud
VS	canton du Valais
NE	canton de Neuchâtel
GE	canton de Genève
JU	canton du Jura

Communes

Bachs
Bellikon
Bergdietikon
Bülach
Dällikon
Dänikon
Dielsdorf
Dietlikon
Elgg
Fisibach
Glattfelden
Hochfelden
Kaiserstuhl

Kloten
Lengnau
Lindau
Mellikon
Niederglatt
Niederhasli
Niederrohrdorf
Oberglatt
Oberrohrdorf
Oetwil an der Limmat
Regensdorf
Rümlang
Rümikon
Schneisingen
Wasterkingen
Weiningen
Weisslingen
Wislikofen
Zell

Partis politiques

PBD	Parti bourgeois démocratique suisse
PDC	Parti démocrate-chrétien de la Suisse
csp-ow	Christlich-soziale Partei Obwalden
CSPO	Christlichsoziale Volkspartei Oberwallis
PEV	Parti évangélique suisse
PLR	PLR.Les Libéraux-Radicaux
PES	Parti écologiste suisse (Les Verts)
pvl	Parti vert-libéral
Lega	Lega dei Ticinesi
MCR	Mouvement Citoyens Romand
PS	Parti socialiste suisse
UDC	Union démocratique du centre

Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne

ACS	Association des communes suisses
UVS	Union des villes suisses
SAB	Groupement Suisse pour les régions de montagne

Associations faitières de l'économie

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 des employés de commerce
TS	Travail.Suisse
ADF	Association suisse pour les droits des femmes

Tribunal fédéral et autres autorités judiciaires de la Confédération

TF	Tribunal fédéral
TAF	Tribunal administratif fédéral

Organisations de l'aviation

Aerosuisse	Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses
Aeropers	Swiss Air Line Pilots Association
AéCS	Aéro-Club de Suisse
AOPA	Aircraft Owners and Pilots Association Switzerland
APAP	Association des Propriétaires d'Avions Privés
Aviasuisse	Association pour l'aviation suisse
BAR	Board of Airline Representatives Switzerland
EBAA CH	European Business Aviation Association Switzerland
EAS	Experimental Aviation of Switzerland
FSA	Fédération suisse d'aérostation
ASA	Association suisse des aérodromes
FSVV	Fédération suisse de vol à voile
SHA	Swiss Helicopter Association
FSVL	Fédération suisse de vol libre
SIAA	Swiss International Airport Association
SMF	Swiss Microlight Federation
ASEA	Association suisse des entreprises aérotechniques

Compagnies aériennes

Swiss	Swiss International Air Lines AG
easyjet	easyjet Switzerland S.A.
Helvetic	Helvetic Airways AG
Darwin	Darwin Airline SA
Belair	Belair Airlines AG
Edelweiss	Edelweiss Air AG
SkyWork	SkyWork Airlines AG

Aéroports et aérodromes régionaux

FZAG	Flughafen Zürich AG
AIG	Aéroport international de Genève
EAP	EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
ALPAR	Flughafen Bern-Belp AG
ARESA	Aéroport régional Les Eplatures SA
ARLB	Aéroport Région Lausanne Blécherette
Lugano Airport	Aeroporto Città di Lugano
Birrfeld	Flugplatz Birrfeld

Buochs	Airport Buochs
Jura	Aérodrome du Jura
Ecuvillens	Aérodrome d'Ecuvillens
Grenchen	Regionalflyghafen Jura-Grenchen AG
Samedan	Engadin Airport
Altenrhein	Airport Altenrhein AG
Sion	Aéroport civil de Sion

Constructeurs d'aéronefs

Pilatus	Pilatus Flugzeugwerke AG
RUAG	RUAG Aerospace
armasuisse	Armasuisse
SR Technics	SR Technics Switzerland
Skytech	Skytech GmbH

Service de la navigation aérienne

Skyguide	Société anonyme suisse pour les services de la navigation aérienne civils et militaires
Aerocontrol	Aerocontrol Switzerland, Air Traffic Controllers Association
APTC	Association du personnel de la tour de contrôle et du terminal Genève
SATTA	Swiss Air Traffic Control Technical Association
Skycontrol	Skycontrol
MétéoSuisse	Office fédéral de météorologie et de climatologie

Milieus scientifiques

Uni SG	Institut für öffentliche Dienstleistungen und Tourismus
Uni BS	Wirtschaftswissenschaftliches Zentrum
Uni BE	Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus (FIF)
ASDA	Association suisse de droit aérien et spatial
IMP-HSG	Institut für Systemisches Management und Public Governance
CRED	Center for Regional Economic Development
CFAC-HSG	Center for Aviation Competence

Autres participants à la consultation

AfG Altenrhein	Aktion gegen Fluglärm Altenrhein
BFO	Bürgerprotest Fluglärm Ost Bündner Heim- und Spitalverband
CP	Centre Patronal DroneApps
IGOL	Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt
H+	Association des hôpitaux suisses Ingenieurbüro Flugwesen und Biomechanik Intégration Handicap
Jardin Suisse	Association suisse des entreprises horticoles Kantonsspital Aarau Kantonsspital Graubünden

FSVM	Fédération suisse de vol à moteur Lärmliga
Rega	Garde aérienne suisse de sauvetage
SBFB	Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Buochs
SBFZ	Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich
SSF	Schweizer Schutzverband gegen Flugimmissionen
Swissolar	Association suisse des professionnels de l'énergie solaire Solarimpulse Hôpital universitaire de Berne Union maraîchère suisse
ATE	Association transports en environnement
VgF	Vereinigung gegen Fluglärm WWF Suisse