



Modification de la loi sur l'aviation

Bilan de la consultation

Novembre 2020

Table des matières

1	Contexte	3
2	Participation à la procédure de consultation	3
3	Prises de position adressées	3
4	Résumé des résultats de la consultation	4
5	Bilan article par article	4
5.1	Art. 90 ^{bis} LA et titre marginal	4
5.2	Art. 100 LA titre marginal	5
5.3	Art. 100, al. 4, LA.....	5
5.4	Art. 100 ^{ter} LA.....	6
5.4.1	Art. 100 ^{ter} , al. 1, LA.....	7
5.4.2	Art. 100 ^{ter} , al. 2, LA.....	8
5.4.3	Art. 100 ^{ter} , al. 3, LA.....	8
5.4.4	Art. 100 ^{ter} , al. 3 ^{bis} , LA.....	8
5.4.5	Art. 100 ^{ter} , al. 4, LA.....	8
6	Annexe	9

1 Contexte

La présente révision de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (loi sur l'aviation, LA ; RS 748.0) introduit deux nouveautés. Premièrement, elle autorise les contrôles d'alcoolémie aléatoires sur les membres d'équipage de conduite dans le cadre des inspections menées sur l'aire de trafic. Deuxièmement, elle libère du secret médical vis-à-vis de l'OFAC les médecins et les psychologues qui ne sont pas désignés, ni placés sous la surveillance de l'OFAC, ainsi que leurs auxiliaires, lorsqu'ils nourrissent des doutes sur l'aptitude médicale d'un membre d'équipage de conduite ou d'un contrôleur de la circulation aérienne. Elle leur confère également la possibilité de notifier les cas à l'OFAC.

Le Conseil fédéral a mis la présente révision de la loi sur l'aviation en consultation du 10 juin au 1^{er} octobre 2020. Le présent rapport traite de toutes les prises de position adressées, y compris de celles parvenues après la fin du délai de consultation.

2 Participation à la procédure de consultation

Par courrier du 10 juin 2020, la cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a invité les 89 destinataires suivants à se prononcer :

- 26 gouvernements cantonaux ¹;
- Conférence des gouvernements cantonaux ;
- douze partis représentés à l'Assemblée fédérale ²;
- trois associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne ³;
- huit associations faîtières de l'économie ⁴;
- dix organisations de l'aviation ⁵;
- six compagnies aériennes ⁶;
- quatorze aéroports et aérodromes régionaux ⁷;
- neuf autres destinataires (service de la navigation aérienne, milieux de la santé, polices cantonales)⁸.

3 Prises de position adressées

Un total de 55 prises de position a été adressé jusqu'à fin octobre 2020. Cinq autres organisations intéressées ont fait part de leur avis. Se sont exprimés :

- 25 cantons ⁹;
- quatre partis ¹⁰;
- deux associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne ¹¹;
- quatre associations faîtières de l'économie ¹²;
- huit organisations de l'aviation ¹³;
- une compagnie aérienne ¹⁴;
- deux aéroports nationaux¹⁵;
- huit autres destinataires/participants (milieux de la santé, polices cantonales)¹⁶.

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 BDP, PDC, UDF, EAG, PEV, PLR, PES, pvl, Lega, PdT, UDC, PS.

³ ACS, UVS, SAB.

⁴ economiesuisse, USAM, UPS, USP, ASB, USS, SEC Suisse, TS.

⁵ Aerosuisse, AéCS, SIAA, ASA, AOPA, BAR, SHA, AEROPERS, SwissALPA, SBAA.

⁶ Swiss, easyjet, Helvetic, Edelweiss, Chair, Zimex.

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

⁸ skyguide, Aerocontrol, Skycontrol, APTC, SwissATCA, FMH, FSP, CCPCS, CDS.

⁹ ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SO BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU.

¹⁰ PDC, PLR, UDC, PS.

¹¹ ACS, UVS.

¹² USAM, UPS, USS, TS.

¹³ Aerosuisse, AéCS, SIAA, ASA, AOPA, SHA, AEROPERS, kapers.

¹⁴ Swiss.

¹⁵ FZAG, AIG.

¹⁶ FMH, FSP, CCPCS, CDS, fme, Pro Mente Sana, SSMIG, SSMT.

4 Résumé des résultats de la consultation

La modification des art. 90^{bis} (titre marginal), 100 et 100^{ter} LA suscite l'adhésion sans détour de la majorité des destinataires et participants à la consultation, parfois sous réserve d'adaptations ou d'explications supplémentaires¹⁷. Sept destinataires ou participants rejettent nettement la modification et six autres ont expressément renoncé à donner formellement leur avis¹⁸.

Les modifications du titre marginal de l'art. 90^{bis} LA n'ont pratiquement suscité aucune réaction. Deux destinataires seulement ont proposé que des modifications soient apportées sur le fond de l'art. 90^{bis} LA.

La simplification de la procédure de notification des informations médicales par les médecins, les psychologues et, dans le dossier mis en consultation, leurs auxiliaires, portée par l'art. 100, al. 4, LA, recueille de manière générale une majorité d'avis favorables, même si certains la rejettent catégoriquement et d'autres souhaitent au contraire durcir la disposition. Les prises de position sont particulièrement contrastées au sein des milieux de la santé.

La majorité estime que le projet de loi constitue une mesure équilibrée et judicieuse sous l'angle de la prévention et de nature à améliorer la sécurité du transport aérien. Une minorité s'oppose à la simplification de la procédure de notification principalement pour deux raisons. D'abord, elle estime que les médecins et psychologues ont d'ores et déjà la possibilité d'être libérés du secret médical et de communiquer des informations médicales. Ensuite, elle craint que cela ne conduise à affaiblir le rapport de confiance entre les professionnels de la santé et les patients. Le principe du droit de notification est largement accepté. Une majorité des participants voient cependant plutôt d'un œil critique le fait de conférer ce droit au personnel auxiliaire au motif que cela ne serait pas approprié puisque ce personnel ne possède pas les connaissances médicales nécessaires.

La majorité des participants à la consultation est favorable aux modifications de l'art. 100^{ter} LA, puisque des contrôles d'alcoolémie dans le cadre d'inspections sur l'aire de trafic constituent un moyen adéquat de promouvoir la sécurité aérienne. Certains destinataires auraient cependant souhaité franchir une étape supplémentaire en ne limitant pas les contrôles aléatoires à l'aire de trafic et en donnant également aux chefs d'aérodrome le pouvoir de réaliser ces contrôles. Et d'ajouter que les contrôles ne devraient pas uniquement viser les membres d'équipage de conduite mais aussi le personnel aéroportuaire exerçant des activités liées à la sécurité et devraient concerner, outre la consommation d'alcool, celle de substances psychotropes. Le projet de révision ne trouve en revanche pas grâce aux yeux des organisations de l'aviation qui le juge disproportionné, facteur de stress et inutile. Selon elles, il s'agit en particulier de prendre en considération le fait que les pilotes ne représentent pas un danger potentiel comparable à celui des autres membres d'équipage et que l'on a tort de mettre les uns et les autres sur un pied d'égalité. Il faudrait plutôt mettre l'accent sur les programmes de désintoxication et de prévention. Certains destinataires et participants souhaitent par ailleurs que soient clarifiées les responsabilités et les conséquences juridiques et financières des tests en soi et de leurs résultats, par exemple lorsqu'une personne est testée positive et doit prendre son service en retard ou y renoncer. Ils soulignent également l'importance de la protection des données lors du transfert des informations personnelles en lien avec les contrôles d'alcoolémie.

5 Bilan article par article

5.1 Art. 90^{bis} LA et titre marginal

L'adaptation de l'art. 90^{bis} LA et du titre marginal suscite l'approbation générale des milieux qui ont adressé une prise de position. Le canton de Glaris et Swiss sont les seuls à avoir suggéré des modifications. Le canton de Glaris estime qu'il aurait fallu mettre à profit la révision pour adapter également l'art. 90^{bis} LA, let. b. Selon lui, il faudrait souligner plus clairement que la disposition ne vise que les

¹⁷ AéCS, AOPA, kapers, SAA, USS, SHA, PS.

¹⁸ BS, SH, UPS, UVS, ACS, TS.

actes commis par les membres d'équipage de conduite. Il estime en outre que les délits visés à l'art. 90^{bis} LA devraient relever de la juridiction pénale fédérale, peu importe qu'ils aient été commis à bord ou en dehors de l'aéronef. Le lieu du contrôle ne devrait pas déterminer la juridiction compétente. Swiss pour sa part propose de compléter à l'art. 90^{bis}, let. a, LA l'expression « de membres d'équipage de conduite » par « du début à la fin du service », pour éviter de prêter le flanc à des interprétations divergentes. Il s'agit ce faisant de s'assurer que seuls les membres d'équipage de conduite actifs sont visés par la norme pénale.

5.2 Art. 100 LA titre marginal

Comme pour l'art. 90^{bis} LA, la modification du titre marginal de l'art. 100 LA a été expressément approuvée ou n'a suscité aucun commentaire.

5.3 Art. 100, al. 4, LA

Les notifications médicales facilitées voulues par l'art. 100, al. 4, LA ont donné lieu à un large éventail de réactions. Certains participants à la consultation refusent catégoriquement d'accorder un droit de notification aux médecins, aux psychologues et à leurs auxiliaires¹⁹ tandis que d'autres au contraire souhaiteraient y ajouter un devoir de notification²⁰.

Certains destinataires de la consultation n'ont pas adressé de prise de position ou ne se sont pas exprimés sur la modification de l'art. 100, al. 4, LA²¹.

La majorité des participants appuie sans réserve une procédure de notification simplifiée, synonyme d'amélioration de la sécurité du transport aérien²² ou, pour le moins, y est favorable moyennant des adaptations ponctuelles²³. La FMH souhaiterait que la disposition soit complétée, au moins par voie d'ordonnance, par une disposition obligeant le personnel aéronautique à se soumettre à un examen approfondi de sa santé psychique. Le canton de Zurich approuve le principe des notifications médicales simplifiées tout en souhaitant que la problématique de l'application concrète de la disposition soit mieux exposée : qu'est-ce qui empêcherait en théorie un pilote dont l'OFAC a retiré à titre provisionnel le titre de vol de se présenter le lendemain à son travail comme si de rien n'était ?

La majorité des participants à la consultation, qu'ils soient ou non favorables à l'introduction de l'art. 100, al. 4, LA, ne souhaitent pas que le personnel auxiliaire puisse faire usage des notifications médicales facilitées, au motif qu'il ne possède pas les connaissances spécialisées requises pour réaliser une évaluation médicale²⁴. Swiss et Aerosuisse ne voient pas d'un bon œil l'introduction d'une procédure de notification facilitée des informations médicales. Dans l'éventualité où le législateur maintiendrait l'introduction de l'art. 100, al. 4, LA, ils aimeraient pour le moins que le personnel auxiliaire ne jouisse pas de cette prérogative.

Les organisations, cantons et partis qui rejettent l'introduction d'une procédure de notification facilitée des informations médicales affirment que les bases légales existantes sont suffisantes. Les médecins et psychologues sont déjà aujourd'hui autorisés à transmettre des informations médicales. La procédure de libération du secret médical n'est pas lourde, avancent-ils, et ils ne comprennent pas qu'elle soit présentée comme un gymkhana²⁵. Les médecins de famille peuvent également encourager leurs patients à se soumettre volontairement à un examen supplémentaire relevant de la Section de médecine

¹⁹ AéCS, FSP, kapers, VD, ASA, Pro Mente Sana, SSMT, USS, SHA, PS.

²⁰ AG, AI.

²¹ FZAG, BS, SH, UPS, UVS, ACS, SIAA, TS.

²² AIG, BE, PDC, PLR, CDS, CCPCS, mfe, AR, BL, FR, GE, JU, NW, LU, OW, TI, TG, SO, UR, VS, SSMIG.

²³ FMH, SG, ZG, ZH, GR, UDC.

²⁴ AEROPERS, AOPA, Aerosuisse, kapers, GR, ASA, USS, USAM, PS, UDC, Swiss.

²⁵ AéCS, AOPA, Aerosuisse, VD, ASA, USAM, Swiss, GL.

aéronautique²⁶. Sans oublier par ailleurs que cette dernière, dont les examens médicaux sont satisfaisants, dispose déjà d'un droit de notification facilité²⁷. Certains participants à la consultation font également remarquer que les pilotes, les contrôleurs aériens et le personnel de cabine ne représentent pas tous le même danger potentiel. L'art. 100, al. 4, LA introduit une inégalité de traitement au regard des conséquences pour les personnes concernées²⁸. Il y a également inégalité de traitement par rapport aux autres secteurs des transports publics où aucune procédure de notification médicale facilitée n'est prévue²⁹. La procédure facilitée est aussi problématique pour le rapport de confiance entre les personnes concernées du secteur aérien et leurs médecins ou psychologues : on craint que ces personnes se refusent à solliciter l'aide médicale offerte par peur de perdre, en dernière extrémité, leur travail. La révision de l'art. 100 LA, affirment les critiques, pourrait même conduire à une détérioration de la santé des personnes concernées et compromettre du même coup la sécurité du transport aérien³⁰. La procédure facilitée ferait en outre peser une trop lourde responsabilité sur les épaules des professionnels de la santé appelés à évaluer les patients : difficile de prendre la décision d'alerter d'autres instances sachant les conséquences d'une notification pour les patients³¹. Des contentieux juridiques seront inévitables compte tenu de la pesée des intérêts effectuée par les médecins ou les psychologues³². Quelques destinataires formulent des critiques au sujet de la protection des données sensibles du personnel aéronautique et demandent que ce point soit abordé spécifiquement dans la présentation de la procédure de notification³³.

Certains participants à la consultation demandent que des solutions soient élaborées afin de mieux protéger la santé psychique des employés, de mettre d'avantage les employeurs devant leurs responsabilités et de renforcer les contrôles des autorités sur les lieux de travail³⁴. Pro Mente Sana souhaite à ce propos que le monde politique et la société soient davantage mobilisés sur la question de la « santé psychique dans le secteur aérien ». Le PS demande que l'on prenne des mesures pour améliorer et renforcer la prévention et la détection précoce de l'alcoolisme. Mieux informer les médecins et les psychologues suisses sur les procédures de notification existantes constituerait déjà un énorme pas dans la bonne direction, estiment encore d'autres participants à la consultation.³⁵

5.4 Art. 100^{ter} LA

Une majorité de destinataires et de participants à la consultation approuvent sans modération l'introduction de contrôles d'alcoolémie aléatoires³⁶ ou, pour le moins, en approuvent le principe moyennant quelques aménagements³⁷. L'introduction de contrôles aléatoires n'est pas seulement motivée par la nécessité d'aligner le droit suisse en la matière sur le droit européen mais vise aussi et surtout à améliorer la sécurité du transport aérien. Les propositions de modification seront abordées plus en détail aux ch. 5.4.1 ss *infra*.

Huit participants à la consultation ont renoncé purement et simplement à se prononcer sur le fond de la révision de la LA ou n'ont formulé aucun commentaire sur l'adaptation de l'art. 100^{ter}, LA³⁸.

Le projet de réglementation a été rejeté par les associations de pilotes et des membres d'équipage de conduite³⁹, par l'AéCS, l'ASA, l'USS, la SHA et par le PS.

²⁶ AOPA, ASA.

²⁷ AOPA, ASA, Pro Mente Sana.

²⁸ kapers, USS, PS.

²⁹ AEROPERS.

³⁰ FSP, kapers, Pro Mente Sana, SSMT, USS, PS, AéCS, Swiss.

³¹ AOPA, NE, ASA, AéCS.

³² SSMT.

³³ Aerosuisse, Swiss, USAM.

³⁴ kapers, USS, PS, Pro Mente Sana.

³⁵ AOPA, ASA.

³⁶ PLR, FMH, DGK, CCPCS, mfe, AR, AI, BL, FR, GR, JU, NE, OW, SG, TG, UR, VS, ZG, SSMIG, SSMT, UDC.

³⁷ AIG, Aerosuisse, PDC, FZAG, AG, BE, GE, GL, VD, NW, SO, TI, ZH, USAM, SIAA, Swiss.

³⁸ FSP, BS, SH, Pro Mente Sana, UPS, UVS, ACS, TS.

³⁹ AOPA, AEROPERS, kapers. (A vérifier)

L'AéCS fait remarquer que le règlement (UE) n° 965/2012 modifié par le règlement (UE) 2018/1042 ne s'applique qu'au trafic aérien commercial. Étendre les contrôles d'alcoolémie au trafic non commercial reviendrait à se montrer plus restrictifs sur le plan national que ce qu'exige le droit européen. Aux yeux de l'AéCS, des contrôles aléatoires sans indices d'ébriété seraient un facteur de stress pour les pilotes privés et pilotes de planeur avant le vol et seraient donc de nature à compromettre la sécurité aérienne. Et de souligner que sur les 34 dernières années, on recense seulement deux cas de pilotes de l'aviation générale qui présentaient un taux excessif d'alcool dans le sang. Enfin, la réglementation est peu claire sur la question de la prise en charge des coûts des tests, notamment s'ils sont négatifs ou s'ils sont pratiqués sur des membres d'équipage de conduite étrangers.

AEROPERS rejette le principe des contrôles d'alcoolémie aléatoires. L'alcootest (surprise ou annoncé) devrait toujours être confirmé par une prise de sang. L'association estime en outre qu'un alcootest ne devrait être pratiqué qu'à l'embauche, après un accident ou en cas de « soupçons fondés ». L'acception du terme « fondé » devrait être définie par le législateur de concert avec les employeurs et les associations professionnelles. Si le législateur devait néanmoins trancher en faveur des contrôles d'alcoolémie aléatoires, ceux-ci devraient se baser sur des procédures de contrôle convenues au préalable. Les contrôles devraient être réalisés par des personnes ou des organismes dûment qualifiés et habilités. Il est de plus essentiel de mettre en place des programmes de prévention et de désintoxication de même qu'à titre complémentaire ou d'alternative des programmes d'intervention par les pairs (*Peer Intervention Programs*) pour lutter contre l'alcoolisme dans le secteur aérien. Cette dernière proposition est également soutenue par la SHA. L'AOPA et l'ASA s'opposent également aux contrôles d'alcoolémie aléatoires au motif qu'ils nuiraient aux relations entre l'OFAC et le monde de l'aviation.

kapers, l'USS et le PS regrettent que le projet et le rapport explicatif ne soient pas plus explicites sur les conséquences pour les membres d'équipage de conduite en cas d'alcootest positif. Le principe de proportionnalité commande par ailleurs que le personnel de cabine ne soit pas traité de la même manière qu'un pilote en cas de test positif. Le danger potentiel n'est pas identique. Un taux d'alcoolémie limite inférieur devrait ici s'appliquer. S'agissant de la transmission des données entre les autorités concernées, ces participants à la consultation estiment que la manière d'aborder la problématique de la protection des données mériterait d'être plus développée en envisageant une protection accrue pour les employés des compagnies aériennes. Le canton de Berne émet des préoccupations identiques en estimant que les données devraient pouvoir bénéficier d'une protection suffisante, notamment lorsqu'elles sont transmises à l'AESA, et ne devraient être accessibles qu'à un cercle restreint de personnes.

Bien qu'approuvant le projet de réglementation dans ses grandes lignes, Aerosuisse, Swiss et l'USAM demandent des éclaircissements sur les conséquences, notamment financières (dédommagement, perturbation du plan de vol), des retards ou des suppressions de vol occasionnés à la suite de contrôles de l'alcoolémie, en particulier lorsque le test n'est pas concluant et que le membre d'équipage concerné fait faux bond en raison d'une investigation temporaire.

5.4.1 Art. 100^{ter}, al. 1, LA

En raison de l'élargissement du cercle de personnes et services compétents pour ordonner des contrôles, d'aucuns souhaitent que l'art. 100^{ter}, al. 1 LA demeure en l'état à l'exception de la dernière phrase (« La prise de sang peut être imposée ») qui devrait être déplacée dans le nouvel al. 3^{bis}. Quelques participants à la consultation souhaitent apporter des adaptations supplémentaires à l'art. 100^{ter}, al. 1, LA⁴⁰. Ainsi, il est proposé que les contrôles d'alcoolémie soient étendus à d'autres catégories de personnes telles que celles qui sont actives au sol côté piste et exercent des fonctions centrales pour le déroulement des opérations de vol. Entre le début et la fin du service, les personnes concernées devraient faire l'objet d'investigations destinées à déterminer si elles sont prises de boisson ou sous l'influence de stupéfiants ou de substances psychotropes. Tout comme les inspections sur l'aire de trafic, ces contrôles généraux devraient être aléatoires.

L'AOPA, AEROPERS, la SAA, l'AIG et le canton de Genève sont également d'avis que les contrôles d'alcoolémie ne devraient pas se limiter aux membres d'équipage de conduite et aux contrôleurs de

⁴⁰ Aerosuisse, FZAG, VD, USAM, SIAA.

la circulation aérienne mais être étendus aux personnes qui exercent des tâches liées à la sécurité (p. ex. agents de sûreté, personnel au sol, conducteurs titulaires d'un laissez-passer aéroportuaire, etc.). Même si les règlements et directives des aéroports interdisent formellement la consommation d'alcool et de substances psychotropes, une disposition au niveau de la loi aurait une portée plus importante et ses effets seraient plus importants.

5.4.2 Art. 100^{ter}, al. 2, LA

Bien que le projet ne prévoit pas de modifier l'art. 100^{ter}, al. 2, LA, Aerosuisse, FZAG, le canton de Vaud, l'USAM et la SIAA souhaiteraient que les chefs d'aérodrome soient également habilités à ordonner des contrôles d'alcoolémie aléatoires qui seraient dans la pratique exécutés par la police.

5.4.3 Art. 100^{ter}, al. 3, LA

Plusieurs participants à la consultation estiment que les contrôles devraient porter non seulement sur la consommation d'alcool mais aussi sur l'abus de drogues et de médicaments⁴¹.

Le canton de Glaris propose que les contrôles d'alcoolémie soient d'abord réalisés par les inspecteurs de l'OFAC. La police n'interviendrait que dans un second temps, si le résultat du test est positif. Elle procéderait à des investigations supplémentaires et établirait le rapport.

5.4.4 Art. 100^{ter}, al. 3^{bis}, LA

L'art. 100^{ter}, al. 3^{bis}, LA n'a suscité aucune remarque.

5.4.5 Art. 100^{ter}, al. 4, LA

Certains participants à la consultation demandent d'adapter l'al. 4 par analogie à l'al. 3 : en réglementant l'application des alinéas précédents, le Conseil fédéral devrait tenir compte non seulement des dispositions de l'UE sur la consommation excessive d'alcool, mais aussi de celles sur l'influence des stupéfiants et des substances psychotropes⁴².

⁴¹ AOPA, Aerosuisse, PDC, FZAG, AG, BE, VD, SAA, USAM.

⁴² AOPA, Aerosuisse, PDC, FZAG, AG, BE, VD, SAA, USAM

6 Annexe

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

Conférence des gouvernements cantonaux

Partis politiques

PBD	Parti bourgeois démocratique suisse
PDC	Parti démocrate-chrétien de la Suisse
UDF	Union démocratique fédérale
EAG	Ensemble à gauche
PEV	Parti évangélique suisse
PLR	PLR.Les Libéraux-Radicaux
PES	Parti écologiste suisse (Les Verts)
pvl	Parti vert-libéral
Lega	Lega dei Ticinesi
PdT	Parti du travail
UDC	Union démocratique du centre
PS	Parti socialiste suisse

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

Organisations de l'aviation

Aerosuisse	Fédération faitière 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 Owners and Pilots Association Switzerland
BAR	Board of Airline Representatives Switzerland
SHA	Swiss Helicopter Association
AEROPERS	Air Line Pilots Association
SwissALPA	Swiss Air Line Pilots Association
SBAA	Swiss Business Aviation Association
kapers	Syndicat du personnel de cabine

Compagnies aériennes

Swiss	Swiss International Air Lines AG
easyjet	easyjet Switzerland S.A.
Helvetic	Helvetic Airways AG
Chair	Chair Airlines AG
Zimex	Zimex Aviation Ltd

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 Les Éplatures SA

Lugano	Aeroporto Città di Lugano
Samedan	Engadin Airport
Altenrhein	Airport Altenrhein AG
Sion	Aéroport civil de Sion

Service de la navigation aérienne

Aerocontrol	Switzerland, Air Traffic Controllers Association
Skyguide	Société anonyme suisse pour les services de la navigation aérienne
Skycontrol	Skycontrol
APTC	Association du personnel de la tour de contrôle et du terminal Genève
SwissATCA	Swiss Air Traffic Controllers Association

Milieus de la santé

FMH	Fédération des médecins suisses
FSP	Fédération suisse des psychologues
CDS	Conférence suisse des directeurs de la santé
mfe	Association des médecins de famille et de l'enfance Suisse
Pro Mente Sana	Association pour la cause des malades psychiques
SSMIG	Société suisse de médecine interne générale
SSMT	Société suisse de médecine du travail

Autres participants à la consultation

CCPCS	Conférence des Commandants des polices cantonales de Suisse
-------	---