AUDIT

Audit de suivi de la mise en œuvre d'une recommandation essentielle : fusion du contrôle aérien civil et militaire

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication et Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports

L'ESSENTIEL EN BREF

Le Contrôle fédéral des finances (CDF) a effectué un audit de suivi auprès du Secrétariat général du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (SG-DETEC) et du Secrétariat général du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (SG-DDPS). L'audit en question portait sur la mise en œuvre d'une recommandation de la plus haute importance (priorité A) datant de 2017.

Dans le cadre de l'audit « Fusion du contrôle aérien civil et militaire – Mise en œuvre et bilan »[3] qu'il avait effectué en 2017, le CDF avait constaté que le projet HELCO était plus une vision qu'un projet. Aucune étude de faisabilité approfondie n'avait été exécutée, en particulier sur les aspects techniques et la compatibilité des systèmes. Les gains d'efficience prévus n'ont pas été réalisés. L'impossibilité d'instituer une autorité de réglementation commune était l'une des principales faiblesses du projet. Le CDF avait mis en évidence des divergences entre les autorités civiles et militaires dans l'application des règles, en particulier pour l'utilisation d'équipements militaires à des fins civiles. Il avait émis une recommandation demandant de clarifier les questions de gouvernance ainsi que les points encore ouverts du projet HELCO. Dans son audit de suivi de 2021[4], le CDF a dressé un bilan en demi-teinte. Il a pressé les services de l'administration fédérale d'améliorer leur collaboration sur les plans de la technique, de l'échange de données et de l'homologation des équipements militaires à des fins civiles. Il les a aussi invités à mettre sur pied l'Autorité de l'aviation militaire (*Military Aviation Authority*, MAA).

L'audit de suivi faisant l'objet du présent rapport a de nouveau concerné la mise en œuvre de cette recommandation. Celle-ci peut maintenant être considérée comme réalisée. Des problèmes se posent encore, notamment en ce qui concerne l'indépendance de la MAA et la mise au point des ordonnances, mais les éléments clés de la recommandation ont été pris en considération. Les dispositions légales adoptées ainsi que les structures et processus créés sont des bases importantes pour la collaboration entre l'aviation civile et l'aviation militaire. Les organisations concernées ont reconnu que des optimisations sont encore possibles et doivent maintenant travailler conjointement à la réalisation de ces dernières.

Les bases légales instituant l'Autorité de l'aviation militaire sont entrées en vigueur

La MAA a pris ses fonctions d'autorité de réglementation et d'organe de surveillance de l'aviation militaire et des équipements aéronautiques à double usage. Les dispositions légales requises sont entrées en vigueur en 2023. L'autorité va rapidement édicter les ordonnances qui régiront son activité de surveillance. Des règles détaillées renforcent la position de la MAA et permettent aux assujettis à la surveillance de cette autorité de mieux comprendre ses exigences. La collaboration et la coordination entre la MAA et l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) sont réglementées et fonctionnent. Ces deux autorités coordonnent les services de la navigation aérienne civile et militaire au sein de comités mixtes.

[3] « Fusion du contrôle aérien civil et militaire – Mise en œuvre et bilan » (nº d'audit 15388), disponible sur le site web du CDF

[4] « Mise en œuvre d'une recommandation essentielle – Fusion du contrôle aérien civil et militaire » (nº d'audit 20451), disponible sur le site web du CDF

La MAA est intégrée dans la hiérarchie militaire. Le risque est donc qu'elle ne puisse pas agir de manière totalement indépendante. Les décisions prises à des échelons hiérarchiques supérieurs, notamment en matière de personnel, pourraient affaiblir la MAA et l'entraver dans ses actions. Des mesures s'imposent pour garantir son indépendance.

Utilisation conjointe : les procédures d'autorisation sont mieux définies

Au début, l'utilisation de l'infrastructure aéronautique militaire à des fins civiles a représenté un grand défi. Les compétences et la répartition des coûts n'étaient pas claires. De plus, les exigences des systèmes de navigation aérienne civils et militaires étaient difficilement compatibles, ce qui a entraîné des coûts additionnels et des retards. Aujourd'hui, les procédures d'autorisation sont mieux définies. Les autorités compétentes en matière d'aviation sont impliquées à un stade précoce, et elles fixent les exigences de sécurité au début d'un projet, de sorte que les coûts et leur répartition peuvent être clarifiés dès le départ. Les procédures entre les acteurs civils et militaires se sont sensiblement améliorées dans le cadre des projets les plus récents.

L'aviation civile et l'aviation militaire cherchent davantage à créer des synergies et à faire une utilisation conjointe des ressources à disposition. La stratégie de réagencement de l'espace aérien suisse promue par l'OFAC (AVISTRAT-CH) et l'initiative « Système Suisse » ont pour objectif d'optimiser l'exploitation du potentiel de l'aviation et portent sur des questions essentielles telles que l'exploitation des synergies et l'amélioration de l'efficience économique. « Système Suisse » est une déclaration d'intention signée par les Forces aériennes suisses et le prestataire de services de navigation aérienne Skyguide. Ce cadre de coopération pose les bases de futures améliorations et va dans le sens de la recommandation dont la mise en œuvre a fait l'objet du nouvel audit de suivi du CDF.