

# L'AVIATION CIVILE SUISSE

## RAPPORT SUR LA SÉCURITÉ



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC  
Office fédéral de l'aviation civile OFAC

# Sommaire

- 3** Editorial
- 4** Aucune ombre au tableau pour l'OFAC
- 6** Le transport aérien arrive à saturation
- 8** Les impôts reviennent à la source
- 9** Vents contraires à Zurich-Kloten
- 10** L'Etat dans un rôle d'arbitre
- 12** Rapport sur la sécurité 2010
- 26** Faits et chiffres
- 31** L'OFAC en bref



## *Editeur/rédaction*

Office fédéral de l'aviation civile, 3003 Berne, [www.ofac.admin.ch](http://www.ofac.admin.ch)

## *Réalisation graphique*

brenneisen communications, 4010 Bâle

## *Iconographie*

OFAC

## *Impression*

Druckerei Schwabe, 4132 Muttenz



## Editorial

### **Ne pas se reposer sur ses lauriers**

La sécurité est le bien le plus précieux de l'aviation. Seul un niveau de sécurité élevé permet de gagner la confiance des passagers et du public. L'aviation suisse a appris à ses dépens, au début de ce millénaire, ce que signifiait une sécurité défaillante. Une étude réalisée à la suite de plusieurs accidents tragiques avait, en son temps, montré que le niveau de sécurité de l'aviation suisse avait reculé en comparaison avec les autres pays. Depuis, l'OFAC a été réorganisé et son personnel s'est sensiblement étoffé. Aujourd'hui, notre office a, en l'espace de dix ans, pratiquement doublé ses effectifs et dispose – avec son Management System – d'un système de management moderne lui permettant d'exercer efficacement sa tâche de surveillance sur l'aviation suisse.

Les efforts entrepris pour améliorer la structure et le fonctionnement de l'OFAC ont porté leurs fruits. A preuve le vaste audit de sécurité réalisé l'année dernière par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui montre que le système aéronautique suisse ne présente aucune carence grave en matière de sécurité. Il va de soi que nous avons pris, avec satisfaction, acte du rapport de l'OACI.

Mais ce résultat positif ne doit pas nous inciter à nous endormir sur nos lauriers. Qui n'avance pas recule, dit-on. La sécurité de l'aviation n'est pas uniquement l'affaire de l'OFAC mais de l'ensemble de l'aviation suisse. Ce n'est qu'en tirant à la même corde que les autorités et l'industrie pourront maintenir, voire augmenter, le niveau de sécurité que nous connaissons aujourd'hui. A cet égard, les systèmes de gestion de la sécurité, que les entreprises sont tenues de mettre en place d'ici l'année prochaine, seront utiles. Ils doivent permettre à l'industrie de mesurer sa performance en matière de sécurité et de prendre si nécessaire des mesures correctives. Je suis persuadé que ces systèmes sont de nature à accroître de manière générale l'attention portée aux questions de sécurité.

*Peter Müller,  
directeur de l'OFAC*



## Aucune ombre au tableau pour l'OFAC

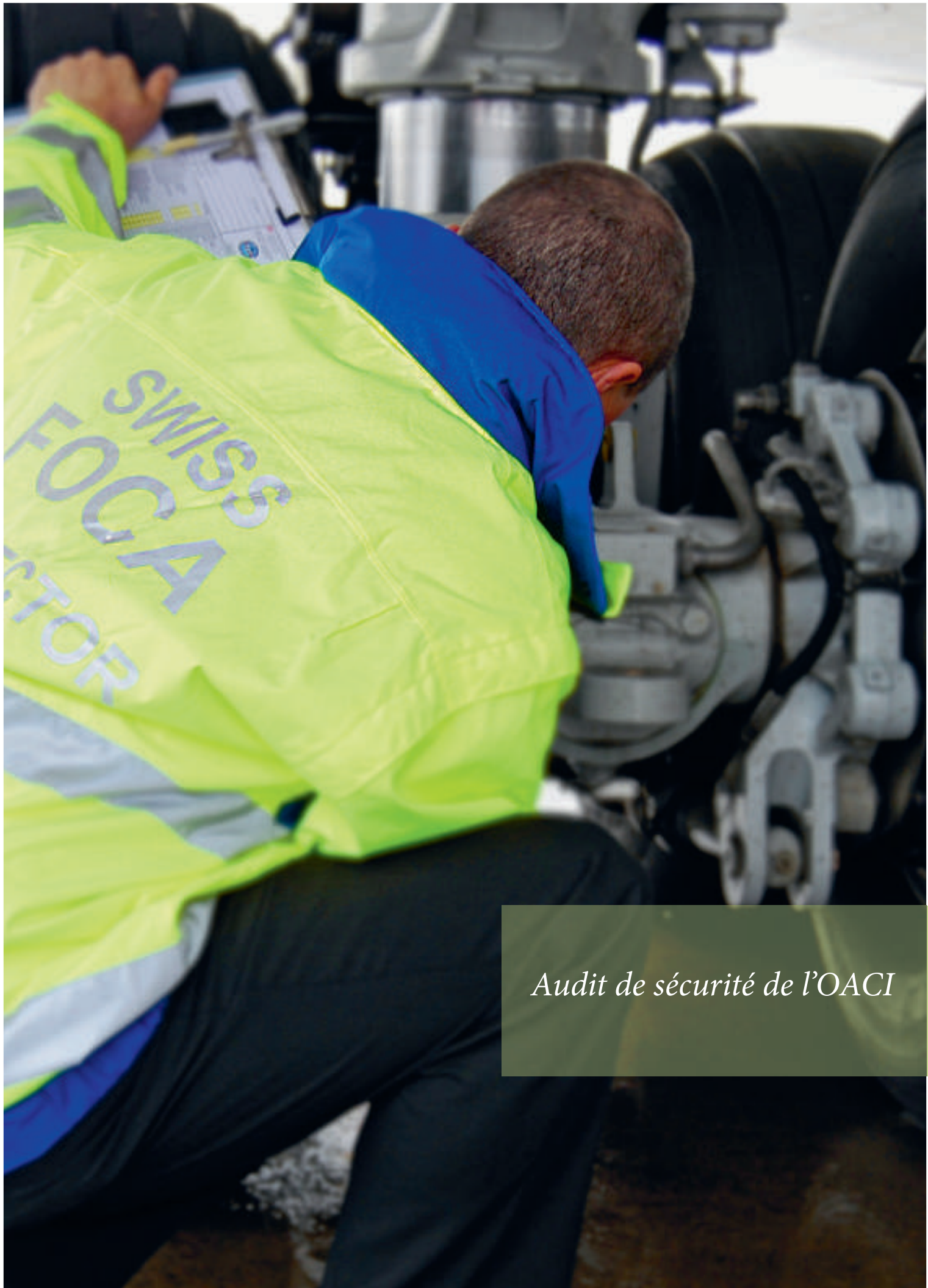
L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) réalise des audits étendus auprès de ses 180 pays membres. Elle vérifie ainsi dans ces différents pays la bonne mise en œuvre des normes qu'elle édicte et la manière dont la surveillance s'exerce sur les acteurs de l'aviation civile. A cet effet, l'OACI a développé un programme d'audit qui vise, par la standardisation des pratiques en matière de surveillance, à faire progresser continuellement la sécurité de l'ensemble du système aéronautique. Ce programme, à l'intitulé quelque peu alambiqué «Universal Safety Oversight Audit Programme» porte sur huit domaines: la législation aéronautique, l'organisation des autorités de surveillance, la délivrance des licences, les opérations aériennes, la navigabilité des appareils volants, le service de la navigation aérienne, les aérodromes et les règlements applicables aux enquêtes sur les accidents d'aviation.

La Suisse a figuré en 2010 au nombre des pays audités. Du 1<sup>er</sup> au 10 mars, une délégation de l'OACI, formée de cinq membres, a scruté à la loupe le système aéronautique suisse. La délégation a demandé à consulter des centaines de documents concernant l'exercice de la surveillance en Suisse: lois, ordonnances, directives, instructions ou listes de contrôles. Elle a réalisé des douzaines d'interviews avec les responsables de l'OFAC et du Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation. Les auditeurs de l'OACI ont également rendu visite à quelques entreprises supervisées par l'OFAC compagnies aériennes, organismes de maintenance, services de navigation aérienne, service de la météorologie aéronautique et aéroport de Zurich – afin de vérifier que les principes de surveillance inscrits sur le papier étaient effectivement appliqués sur le terrain.

Le bilan de l'audit est réjouissant. Les auditeurs de l'OACI ont relevé que la Suisse disposait d'une organisation fonctionnelle, de processus efficaces et de personnel qualifié pour assurer la supervision de la sécurité. Ils ont été particulièrement impressionnés par le «Management System» de l'OFAC qui répertorie tous les documents utiles à l'activité de l'office et décrit en détail les procédures et étapes de travail ; ils en ont même souligné sa valeur d'exemple dans le contexte international. Aucune faille, à proprement parler, n'a été identifiée en termes de sécurité dans le système suisse de l'aviation civile, comme le précise le rapport d'audit rendu public à la mi-décembre 2010.

Cela étant, l'audit a relevé quelques non-conformités par rapport aux normes de l'OACI, qui concernent surtout des aspects formels. Par exemple, certaines réglementations européennes applicables à l'exploitation commerciale des aéronefs, en vigueur en Suisse, se révèlent être en contradiction avec les réglementations de l'OACI. Cette question sera abordée à l'échelon européen par les différentes autorités nationales de l'aviation civile. Autre point critique relevé par les auditeurs de l'OACI: l'OFAC ne dispose pas du personnel suffisant pour assurer correctement la supervision du service de la navigation aérienne et du service de la météorologie aéronautique. Ce problème devrait être résolu dans les mois à venir, le Conseil fédéral et le Parlement ayant alloué une ultime tranche de postes supplémentaires à l'office. Suite à ce rapport, l'OFAC a adressé début 2011 à l'OACI un plan d'action détaillé qui décrit les mesures qu'il compte adopter pour éliminer les non-conformités et définit le calendrier de leur mise en œuvre.

Affichant un taux de non-conformité par rapport aux normes de l'OACI de 10,94%, la Suisse se positionne nettement mieux que la moyenne des pays membres de l'organisation (41,3%), mais également que la moyenne des pays faisant partie de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (22%). La Confédération figure au quatrième rang des pays européens. Si ce résultat confirme que les améliorations structurelles et l'augmentation des effectifs de l'OFAC réalisées au cours de la dernière décennie ont porté leurs fruits, il engage aussi l'autorité de surveillance à ne pas relâcher ses efforts en vue de maintenir un niveau de sécurité élevé.



*Audit de sécurité de l'OACI*

# Le transport aérien arrive à saturation

Nous vivons dans une société de mobilité: nous sommes plus nombreux à nous déplacer, plus longtemps et toujours plus loin. Bouchons sur la route et trains bondés sont les révélateurs au quotidien de cette évolution. Même si dans les airs, les effets ne sont pas aussi spectaculaires, le transport aérien est lui aussi proche de la saturation. Mais en faisant preuve de créativité, il devrait être possible de procurer un répit à l'aviation à l'exemple des trois projets suivants:

- Si rien n'est fait pour modifier l'organisation du service de la navigation aérienne en Europe, qui est basé actuellement sur les frontières nationales, il faudra s'attendre d'ici dix ans à davantage de bouchons dans le ciel, à des trajets plus longs et à des retards nettement plus importants qu'aujourd'hui. Pour déjouer ce scénario, l'UE a lancé un projet de défragmentation de l'espace aérien baptisé Ciel unique européen. Ce projet a pour ambition d'harmoniser le service de la navigation aérienne et de redéfinir les structures et les compétences en fonction des flux de trafic. Il se traduira par la création d'espaces aériens transfrontaliers à l'image de celui que la Suisse, l'Allemagne, la France et les pays du Benelux mettent conjointement en place en Europe centrale sous le nom de Functional Airspace Block Europe Central (FABEC). Les six pays partenaires ont signé un traité à cet effet fin 2010. La mise en œuvre se fera en plusieurs étapes et s'étendra sur plusieurs années. Des décisions quant au mode d'organisation du FABEC devraient tomber en 2011.
- Principale plaque tournante du trafic aérien en Suisse, l'aéroport de Zurich devrait, si l'on en croit les prévisions, gérer d'ici vingt ans plus de 400 000 vols par an. Pour faire face à une telle demande, il faudrait impérativement construire une nouvelle piste. Cette solution porterait toutefois tellement atteinte aux intérêts des communes et populations riveraines que le DETEC et le canton de Zurich ont refusé de réserver et de

désaffecter les terrains nécessaires dans le cadre de la procédure, en cours, liée au Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Ce qui signifie, en l'état actuel de nos connaissances, qu'à l'horizon 2025 – c'est-à-dire à moyen terme –, l'aéroport de Zurich aura atteint la limite de ses capacités. Plusieurs mesures sont à l'étude pour amortir le choc et trouver des moyens d'augmenter les capacités comme la modification des trajectoires de vol ou la délocalisation de certains types de trafic (petite aviation ou aviation d'affaires). A cet égard, l'aérodrome militaire de Dübendorf pourrait offrir une alternative. La Confédération est en train d'étudier la faisabilité d'une cohabitation entre militaires et civils sur cet aérodrome et d'évaluer les coûts que cela engendrerait.

- L'espace aérien suisse s'est complexifié sous l'effet du relèvement des exigences de sécurité, des revendications des différents usagers (aviation commerciale, Forces aériennes, aviation de plaisance) et de l'évolution technique des appareils volants, toujours plus rapides. Le trafic est du coup devenu lui aussi plus complexe. La structure de l'espace aérien est en outre tributaire du contexte politique, notamment des restrictions décrétées par l'Allemagne pour le trafic aérien à destination de Zurich. A l'image de ce qui se passe sur la route où les automobilistes n'arrivent parfois pas à assimiler la forêt de panneaux, il peut arriver que les pilotes soient désorientés face à la structure actuelle de l'espace aérien. L'OFAC a reconnu la nécessité de simplifier ce dernier en lançant un projet pour une nouvelle stratégie en la matière. Ce projet vise à établir un cadre général et des règles en vue d'aménager un espace aérien modulable, permettant aux usagers – plaisanciers, pilotes militaires ou commandants de long-courrier – d'y coexister.



*Abattre les frontières*

## Les impôts reviennent à la source

L'aviation connaîtra une embellie financière sensible en 2011. En révisant la Constitution de même que plusieurs lois et ordonnances, la Confédération a en effet établi le cadre réglementaire permettant d'affecter à l'aviation le produit de l'impôt sur les carburants d'aviation. Auparavant, ces fonds étaient alloués, de manière incohérente, au trafic routier. De plus, afin de garantir le bon fonctionnement du système global, la Confédération prendra à sa charge sur une période maximale de neuf ans les pertes de recettes encourues par Skyguide sur les services de navigation aérienne fournis dans les espaces aériens limitrophes. En effet, à l'exception de la France, les pays voisins ne versent aucune rétribution en contrepartie de ces services. Au terme de cette période de neuf ans, on espère que le service de la navigation aérienne en Europe centrale fonctionnera selon de nouvelles règles et notamment que le projet d'espace aérien commun porté par six pays sous le nom de FABEC (Functional Airspace Block Europe Central) se concrétisera (voir également page 6).

Tandis que Skyguide peut s'attendre à recevoir près de 30 millions de francs par an, le produit de l'imposition sur le kérosène devrait dégager entre 40 et 50 millions de francs par an pour l'aviation. Il est prévu que la moitié des montants disponibles soit affectée à la sécurité technique, notamment au service de la navigation aérienne sur les aéroports régionaux, le reste étant réparti à parts égales entre la prévention des actes illicites et les mesures en faveur de l'environnement. Actuellement, la Confédération consacre annuellement moins de 30 millions de francs à l'aviation.

L'OFAC sera chargé de distribuer les fonds provenant de l'imposition sur le kérosène, en principe conformément à la clé de répartition décrite ci-dessus. L'office établira des priorités, planifiées et coordonnées dans le cadre d'un programme quadriennal, afin de soutenir de manière ciblée des projets particulièrement innovants ou des mesures urgentes dans les domaines de la sûreté, de la sécurité ou de l'environnement.



*Embellie financière*





## Vents contraires à Zurich-Kloten

*15 568 oppositions*

Exactement 15 568 oppositions ont été adressées à l'OFAC, l'automne dernier, à la suite de la mise à l'enquête du projet de fiche du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) pour l'aéroport de Zurich. La majorité des oppositions a été notifiée sous forme de lettres ou de cartes postales types et provenait de riverains résidant à l'est et au sud de l'aéroport. Les récriminations variaient en fonction de l'origine du courrier. Les régions s'opposaient soit à l'instauration de nouvelles trajectoires de vol, soit au maintien des trajectoires existantes. Elles se prononçaient en fait pour ou contre l'une des trois variantes d'exploitation proposées par le DETEC.

Pour la Confédération, la problématique va au-delà du choix d'une des trois variantes dont aucune ne permettra à moyen terme à l'aéroport d'absorber la demande attendue de trafic. Il y va également de l'octroi ou non de capacités supplémentaires, par exemple en autorisant les appareils à s'envoler en ligne droite en direction du sud et à survoler la ville de Zurich aux heures de pointe. Le DETEC présentera son point de vue d'ici l'automne. Le Conseil fédéral devrait statuer sur la fiche PSIA de l'aéroport de Zurich au premier semestre 2012.

Les futures modalités d'exploitation de l'aéroport de Zurich dépendent fortement de l'issue des pourparlers avec l'Allemagne concernant l'utilisation de l'espace aérien du sud de l'Allemagne. Bien que les administrations suisses et allemandes affichent de nettes divergences à ce sujet en 2010, les deux parties ont néanmoins réaffirmé leur volonté d'œuvrer à une solution viable. La Suisse a en outre fait part de sa disposition à faire des compromis. Pour autant que la partie allemande fasse un geste, l'objectif fixé par les deux délégations, à savoir trouver une solution avant la fin de l'année, pourrait être à portée de main.

# L'Etat dans un rôle d'arbitre

L'accord bilatéral sur le transport aérien conclu avec l'UE en 2002 a ouvert les portes du marché libéralisé européen à l'aviation suisse. Dans un contexte de concurrence, il est essentiel que le marché soit encadré afin que tous les agents économiques bénéficient de chances égales. Pour ce faire, il faut d'une part des normes de sécurité technique et opérationnelle uniformes, d'autre part des règles économiques harmonisées. Ces dernières doivent garantir

- que tous les acteurs de l'aviation bénéficient du libre accès aux marchés aériens suisse et européen;
- que les agents économiques n'adoptent pas des pratiques déloyales ou qui faussent la concurrence;
- que les entreprises, à l'instar du service de la navigation aérienne, n'abusent pas de leur position de monopole;
- que le financement du système aéronautique soit transparent et conforme au principe de causalité.

En Suisse, la mise en œuvre de la réglementation correspondante incombe à l'OFAC. Même si le sens des responsabilités et l'autorégulation caractérisent depuis longtemps l'aviation européenne, il arrive que l'autorité de surveillance doive intervenir afin de garantir le fonctionnement du marché, à la manière d'un arbitre lors d'une rencontre sportive. En matière de droits des passagers, elle s'assure que les compagnies aériennes respectent les droits des voyageurs en cas de retard ou d'annulation. S'agissant des redevances aéroportuaires et des redevances de navigation aérienne, elle cherche à trouver un équilibre entre les intérêts divergents des aéroports, des compagnies aériennes et de la petite aviation.

L'année 2010 a été marquée par l'éruption d'un volcan en Islande dont le nuage de cendres a provoqué la fermeture de l'espace aérien pendant plusieurs jours. Des dizaines de milliers de vols ont été annulés et des millions de passagers sont restés bloqués, ce qui a particulièrement mis à contribution les services chargés de surveiller les droits des passagers et de contrôler la capacité économique et financière des compagnies aériennes. La paralysie du trafic a en effet porté un coup supplémentaire à la santé financière de certaines compagnies déjà fragilisées les années précédentes par la crise financière mondiale. L'OFAC a dû redoubler de vigilance envers ces entreprises afin que la sécurité ne soit pas sacrifiée en raison des difficultés économiques. Les compagnies concernées ont dû fournir à intervalles rapprochés à l'autorité des données chiffrées sur leur situation. Cela étant, il y a aussi des compagnies qui ont réalisé un bon exercice 2010 nonobstant la pause forcée des activités due au volcan.

Même si l'éruption volcanique était un événement extraordinaire qui a fortement frappé le secteur de l'aviation, il était clair aux yeux de l'OFAC que les droits des passagers restaient applicables. De concert avec d'autres autorités européennes, il a cependant veillé à agir avec discernement afin de ne pas pénaliser outre mesure des compagnies aériennes déjà sérieusement mises à mal par la fermeture de l'espace aérien. Par exemple, les compagnies ont remboursé les nuits d'hôtel aux voyageurs bloqués non pas aux tarifs du moment, qui avaient pris l'ascenseur en raison de la forte augmentation de la demande, mais sur la base du tarif moyen pratiqué durant l'année. En 2010, l'OFAC a reçu 4500 plaintes de passagers, dont 4000 ont pu être traitées durant l'année.

## *Régulateur du marché*



# Faits et chiffres

## Entreprises

	2007	2008	2009	2010
Entreprises avec trafic de lignes	8	8	9	9
Entreprises sans trafic de lignes	104	93	90	81
Entreprises d'entretien	90	91	90	90
Ecoles d'aviation	166	162	143	142
Entreprises de construction	12	12	12	13

## Registre matricule des aéronefs

(avions à moteur répartis par poids)

	2007	2008	2009	2010
>5700 kg	260	285	293	303
2250-5700 kg	161	147	140	197
<2250 kg	1492	1468	1436	1413
Total	1913	1900	1869	1913

	2007	2008	2009	2010
Avions à moteur	1913	1900	1869	1913
Hélicoptères	290	307	320	327
Motoplaneurs	244	246	246	251
Planeurs	908	875	843	824
Ballons	447	427	397	381
Dirigeables	11	10	10	9
Total	3813	3765	3685	3705

## Nombre de permis valides

	2007	2008	2009	2010
Pilotes privés	5740	5431	5586	5581
Pilotes professionnels	959	916	940	952
Pilotes de ligne	2076	2133	2203	2266
Pilotes en équipage multiple			17	46
Pilotes d'hélicoptère	1073	1000	1042	1073
Pilotes de planeur	2663	2616	2453	2617
Pilotes de ballon	401	382	360	340
Validations de licences étrangères	11	12	11	8
Mécaniciens navigants	4	2	2	2
Radiotéléphonistes navigants	22	18	12	10
Personnel d'entretien	2320	2771	2843	2977
Contrôleurs aériens			814	766

## Aéroports

	2007	2008	2009	2010
Aéroports nationaux	3	3	3	3
Aéroports régionaux	10	10	10	10
Champs d'aviation	46	46	46	46
Champs d'aviation pour hélicoptères	23	23	23	23

## Mouvements (vols de ligne et charter)

2007	194 243	227 537
Total	421 780	
2008	199 039	231 904
Total	430 943	
2009	200 407	209 440
Total	409 847	
2010	209 977	206 134
Total	416 111	

## Passagers (vols de ligne et charter)

2007	18 315 911	18 020 064
Total	36 335 975	
2008	19 543 845	18 686 024
Total	38 229 869	
2009	19 988 375	17 451 246
Total	37 439 621	
2010	21 073 460	18 082 897
Total	39 156 357	

## Fret et poste (en tonnes)

2007	209 149	150 393
Total	359 542	
2008	218 632	133 927
Total	352 559	
2009	194 616	124 834
Total	319 450	
2010	234 076	145 313
Total	379 389	

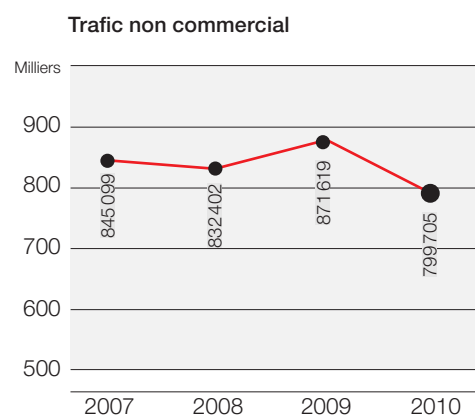
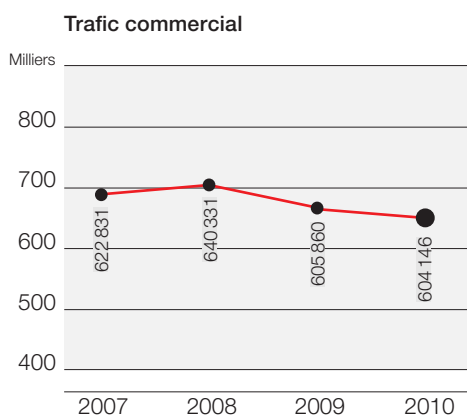
■ Entreprises suisses  
 ■ Entreprises étrangères  
 ■ Total



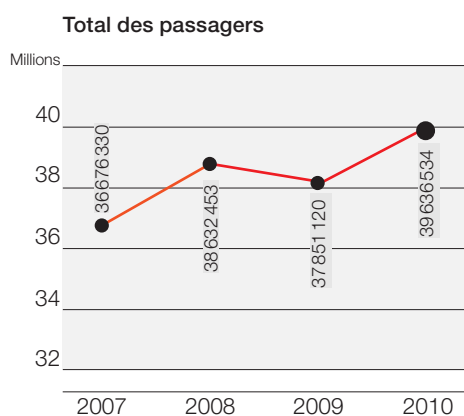
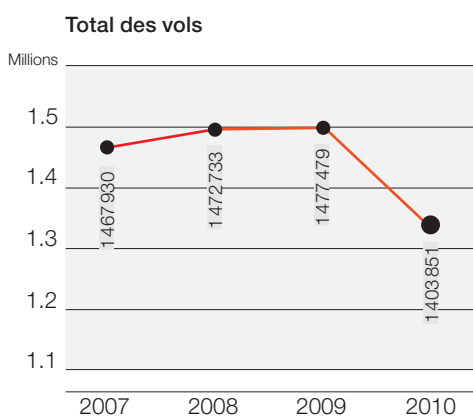
*Statistique*

# Vue d'ensemble des mouvements aériens

		2007				2008				
		Trafic commercial	Trafic non commercial	Total des vols	Total des passagers	Trafic commercial	Trafic non commercial	Total des vols	Total des passagers	
<b>Aéroports nationaux</b>	Genève	157 884	32 129	190 013	10 840 321	160 440	29 717	190 157	11 430 850	
	Zurich	242 827	25 501	268 328	20 772 983	250 155	24 742	274 897	22 133 225	
	Basel-Mulhouse	73 309	12 693	86 002	4 247 050	71 963	12 207	84 170	4 245 343	
	<b>Total</b>	<b>474 020</b>	<b>70 323</b>	<b>544 343</b>	<b>35 860 354</b>	<b>482 558</b>	<b>66 666</b>	<b>549 224</b>	<b>37 809 418</b>	
<b>Aérodromes régionaux</b>	La Chaux-de-Fonds Les Eplatures	1 193	10 073	11 266	6 293	1 393	11 362	12 755	7 446	
	Ecuvillens	684	22 534	23 218	17 304	515	21 681	22 196	15 167	
	Lausanne-Blécherette	1 914	35 548	37 462	18 588	1 655	34 563	36 218	16 583	
	Sion	11 548	34 078	45 626	34 877	11 662	33 942	45 604	36 437	
	Lugano Agno	9 268	14 486	23 754	19 624	8 186	15 811	23 997	18 824	
	Bern-Belp	10 185	42 541	52 726	103 749	10 353	40 161	50 514	106 715	
	Birrfeld	1 152	73 911	75 063	12 010	1 184	80 162	81 346	14 604	
	Grenchen	2 424	65 815	68 239	47 170	2 702	72 257	74 959	50 149	
	St.Gallen-Altenrhein	5 233	23 954	29 187	111 741	5 031	23 009	28 040	103 107	
	Samedan	8 366	12 027	20 393	20 226	9 243	13 272	22 515	20 033	
	<b>Total</b>	<b>51 967</b>	<b>334 967</b>	<b>386 934</b>	<b>568 199</b>	<b>51 924</b>	<b>346 220</b>	<b>398 144</b>	<b>559 065</b>	
	<b>Champs d'aviation</b>	Divers	96 844	439 809	536 653	247 777	105 849	419 516	525 365	263 970
		<b>Total</b>	<b>96 844</b>	<b>439 809</b>	<b>536 653</b>	<b>247 777</b>	<b>105 849</b>	<b>419 516</b>	<b>525 365</b>	<b>263 970</b>
<b>Total général</b>		<b>622 831</b>	<b>845 099</b>	<b>1 467 930</b>	<b>36 676 330</b>	<b>640 331</b>	<b>832 402</b>	<b>1 472 733</b>	<b>38 632 453</b>	



2009				2010			
Trafic commercial	Trafic non commercial	Total des vols	Total des passagers	Trafic commercial	Trafic non commercial	Total des vols	Total des passagers
147 094	25 569	172 663	11 260 944	149 453	27 938	177 391	11 845 379
238 411	23 637	262 048	21 964 842	244 426	24 204	268 630	22 910 504
64 782	12 670	77 452	3 828 474	67 777	12 420	80 197	4 095 626
450 287	61 876	512 163	37 054 260	461 656	64 562	526 218	38 851 509
1 515	11 012	12 527	7 834	1 317	9 634	10 951	5 324
537	23 520	24 057	13 639	336	21 636	21 972	15 097
2 454	36 414	38 868	26 387	3 121	32 270	35 391	29 311
11 074	34 206	45 280	29 253	11 675	30 769	42 444	30 074
8 172	16 904	25 076	167 124	8 062	13 247	21 309	169 082
9 702	48 145	57 847	107 138	10 056	45 527	55 583	100 704
1 121	77 290	78 411	15 676	1 090	71 250	72 340	15 178
2 937	74 330	77 267	53 052	18 492	55 999	74 491	69 336
4 757	24 448	29 205	86 117	4 768	24 184	28 952	81 113
8 624	11 822	20 446	18 958	8 748	9 914	18 662	18 697
50 893	358 091	408 984	525 178	67 665	314 430	382 095	535 017
104 680	451 652	556 332	271 682	74 825	420 713	495 538	250 008
104 680	451 652	556 332	271 682	74 825	420 713	495 538	250 008
<b>605 860</b>	<b>871 619</b>	<b>1 477 479</b>	<b>37 851 120</b>	<b>604 146</b>	<b>799 705</b>	<b>1 403 851</b>	<b>39 635 433</b>



# Energie et polluants

## Consommation de carburant [t]

	1990*	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Carburant avitaillé en Suisse	1 054 448	1 540 307	1 136 348	1 152 388	1 203 868	1 289 152	1 382 835	1 324 224
Carburant consommé dans l'espace aérien suisse		513 678	487 723	496 760	530 522	563 693	557 774	589 376

## Emissions [t]

	1990*	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Dioxyde de carbone CO <sub>2</sub>	3 321 512	4 851 967	3 579 497	3 630 023	3 792 184	4 057 735	4 352 613	4 168 127
Oxydes d'azote NOx	12 549	18 470	13 693	13 952	14 579	16 096	17 653	16 239
Monoxyde de carbone CO	7 183	8 782	6 385	6 483	6 258	6 595	6 863	6 685
Hydrocarbures HC	991	905	702	707	713	771	789	761

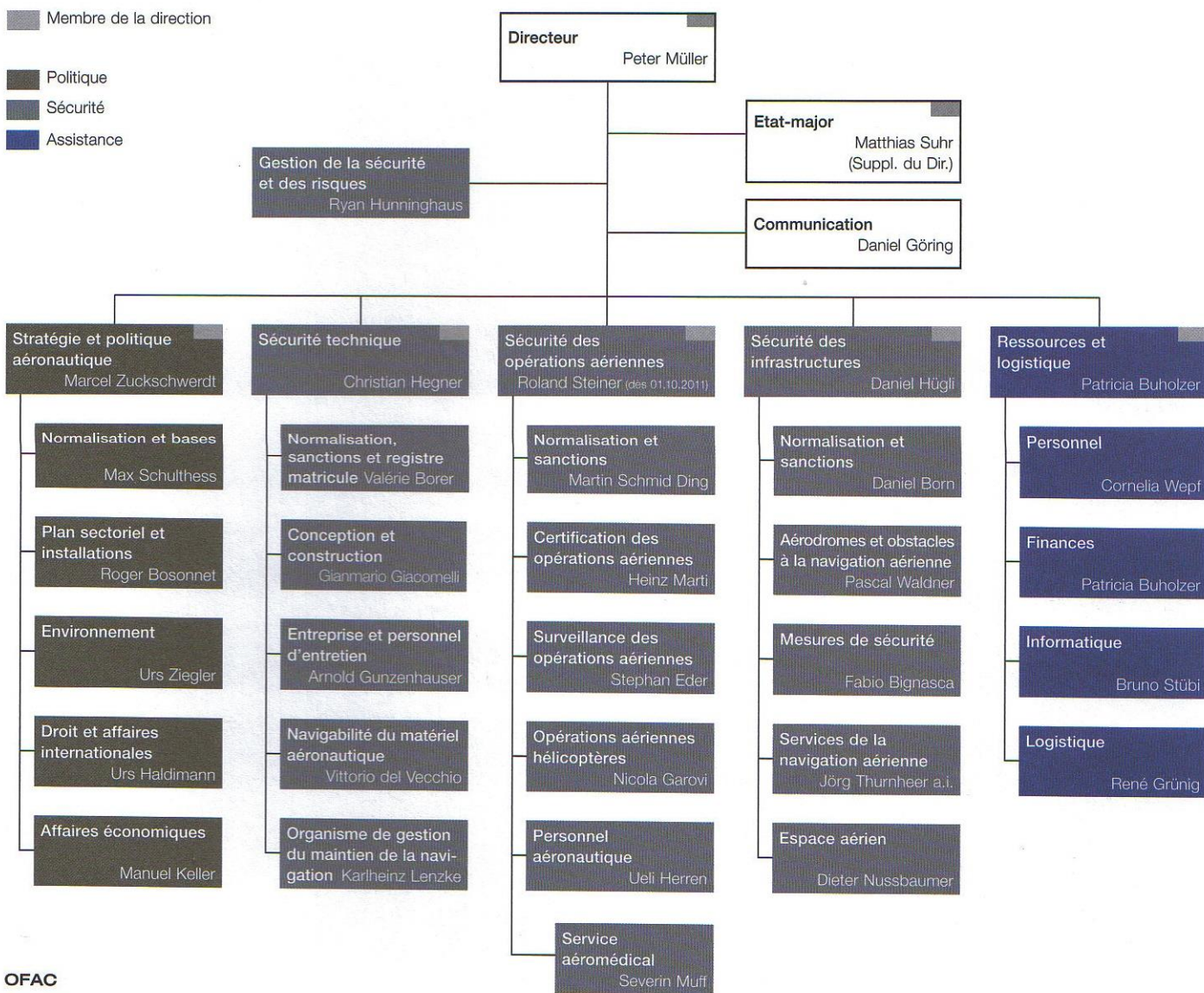
Les émissions sont basées sur les quantités de carburant avitaillées en Suisse en une année.

\* 1990 est l'année de référence fixée par le protocole de Kyoto





# L'OFAC en bref



## OFAC

**Effectif (temps plein) 2010:** 280

**Employés 2011:** 290

**Siège:** Ittigen, Aéroport de Zurich

**Budget 2011:** 140,5 millions de francs

**Recettes 2010:** 15 millions de francs

**Taux de couverture des coûts 2010:** 17,3 %

**L'office représente la Suisse auprès des organisations, organismes et projets**

**suivants:** Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol), projet de «Ciel unique européenne» (Single European Sky), projet de «Functional Airspace Block Europe Central (FABEC)», Autorités conjointes de l'aviation civile (JAA), Flight Safety Foundation

**L'OFAC est certifié ISO 9001**

Pour une description détaillée de chaque unité d'organisation,

consulter le site web [www.ofac.admin.ch](http://www.ofac.admin.ch)



**OFAC**

Office fédéral de l'aviation civile

CH-3003 Berne

Tél. 031 325 80 39/40

[www.ofac.admin.ch](http://www.ofac.admin.ch)

8.11 1000 ISSN1662-3312