



12

10390

**L'AVIATION
CIVILE SUISSE
RAPPORT SUR
LA SÉCURITÉ**

11

Sommaire

- 3 Editorial
- 4 La Suisse en route vers le futur
- 6 Laisser la «fenêtre sur le monde» ouverte
- 8 Espace aérien: une route semée d'embûches
- 9 Aéroport en mutation
- 10 Un équilibre encadré
- 12 Rapport sur la sécurité 2011
- 26 Faits et chiffres
- 31 L'OFAC en bref

Editeur/rédaction

Office fédéral de l'aviation civile, 3003 Berne, www.ofac.admin.ch

Réalisation graphique

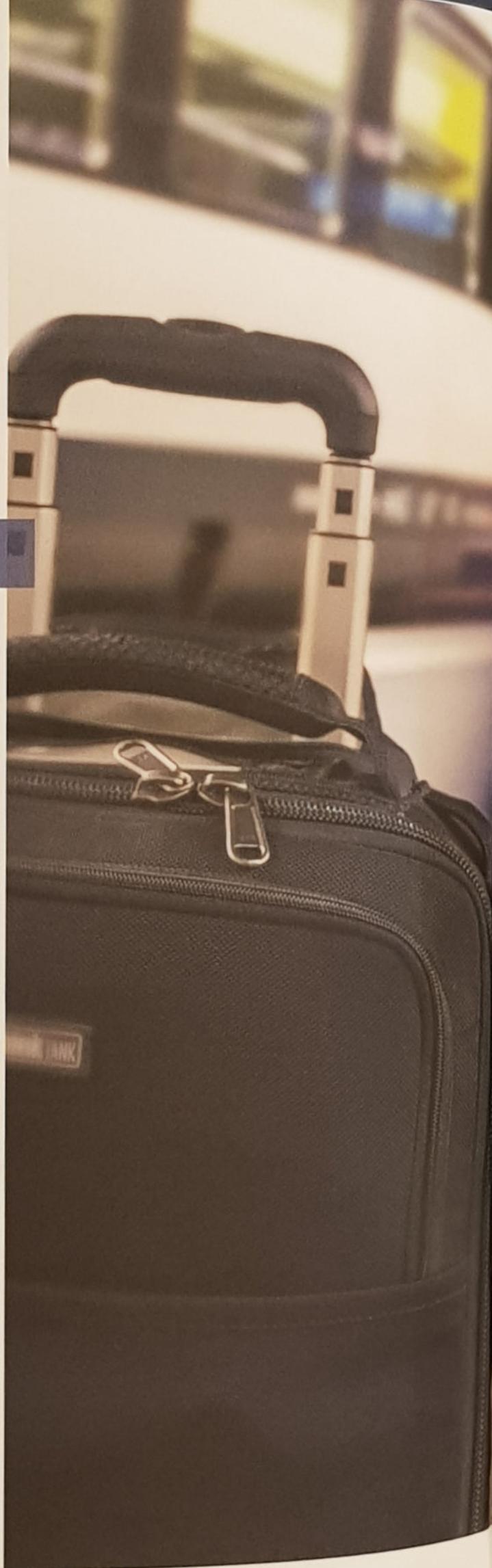
brenneisen communications, 4010 Bâle

Iconographie

OFAC

Impression

ea Druck + Verlag AG, 8840 Einsiedeln





Editorial

Des chiffres qui génèrent des attentes

Les chiffres qui se dégagent de l'étude de l'OFAC et d'Aerosuisse (association faîtière de l'aviation suisse) prouvent l'importance de l'aviation pour notre pays, elle qui génère chaque année une valeur ajoutée de 30 milliards de francs et fait vivre quelque 180 000 personnes. Les statistiques du trafic sont tout autant remarquables: les trois aéroports nationaux, à savoir Bâle-Mulhouse, Genève et Zurich, ont enregistré un total de 560 000 mouvements d'aéronefs pour 42,5 millions de passagers transportés, chiffres qui n'avaient pas été atteints depuis longtemps.

Derrière ces chiffres se cachent cependant plusieurs enjeux. Les passagers exigent que le trafic aérien de plus en plus dense soit géré en toute sécurité, c'est-à-dire sans accidents. Tandis que les riverains des aéroports ne souhaitent pas une augmentation illimitée des décollages et des atterrissages et veulent au contraire une diminution des nuisances sonores notamment tôt le matin et tard le soir. De plus, le trafic régulier et charter tend à bouter l'aviation générale, c'est-à-dire la petite aviation, hors des aéroports nationaux, au détriment de l'offre de formation et de l'aviation d'affaires.

Et l'OFAC dans tout cela ? Il essaie de donner une orientation durable à l'aviation, ce qui ne signifie rien d'autre qu'arbitrer les intérêts en présence. Notre office ordonne des mesures de sécurité supplémentaires lorsque cela se révèle nécessaire, décrète des restrictions si la protection contre le bruit l'exige, mais s'engage aussi pour offrir à l'aviation générale des capacités d'instruction et des infrastructures suffisantes et lui ouvrir de nouvelles portes. Notre office souhaite aménager l'espace aérien suisse de manière à ce que chacun y trouve sa place.

En exerçant cette tâche, l'OFAC est conscient qu'il s'expose. Mais il est prêt à relever ce défi. Il mise sur les innovations technologiques qui promettent d'entraîner l'aviation dans une nouvelle dimension, que ce soit du point de vue économique, social ou écologique. Que l'on songe par exemple à la navigation par satellite, domaine dans lequel la Suisse fait œuvre de pionnier en Europe.

*Peter Müller,
Directeur de l'OFAC*



La Suisse en route vers le futur

Que fait de nos jours un touriste séjournant dans une ville qui lui est étrangère pour trouver la pharmacie la plus proche? Il s'en remet à son téléphone cellulaire qui lui indiquera à l'aide d'une application spécifique et d'une carte interactive le chemin à suivre. En utilisant cet objet, aujourd'hui courant pour des millions de gens, notre touriste profite – parfois sans même le savoir – des bienfaits de la navigation par satellite. Cette technologie, qui modèle de plus en plus notre quotidien, va également modifier le visage de l'aviation ces prochaines années. Si la navigation par satellite fait depuis longtemps partie des technologies usuelles pour les avions en vol de croisière, elle ne s'est par contre pas encore imposée pour guider les appareils en phases d'approche ou de départ, phases qui demandent un degré élevé de précision dans l'espace tridimensionnel.

Il existe à l'échelon européen une plate-forme de recherche et de développement dans le domaine de la navigation par satellite dans l'aviation et les acteurs de l'aviation suisse ont également lancé sous l'égide de l'OFAC un programme visant à encourager cette technologie. Ces initiatives reflètent la conviction que l'avenir appartient à la navigation par satellite dans la mesure où celle-ci permet d'instaurer des procédures de vol inédites et des trajectoires de vol alternatives en fonction de la géographie et de l'urbanisation aux alentours des aéroports. Aujourd'hui, les appareils en approche doivent parcourir les dix derniers kilomètres précédant l'atterrissage en ligne droite, alignés sur l'axe de la piste. Avec la navigation par satellite, ce dernier tronçon rectiligne sera réduit de moitié. Les avantages de cette technologie sont évidents: elle permettra aux avions de mieux éviter certaines zones urbaines et de réduire les nuisances sonores auxquelles la population est exposée.

Des travaux de fond doivent cependant être encore menés avant que les systèmes satellitaires acquièrent la précision, la fiabilité et la redondance souhaitées et soient généralisés. Sans compter qu'appliquer cette technologie à un aéroport régional desservi par une compagnie aérienne qui exploite quatre appareils et emploie trois douzaines de pilotes est une chose. L'appliquer à un aéroport

intercontinental, comme Zurich, desservi par des dizaines de compagnies aériennes employant des milliers de pilotes en est une autre. Il faut savoir que la navigation par satellite suppose des pilotes dûment formés et des avions équipés pour recevoir les signaux satellitaires. Les experts estiment qu'il faudra des années avant que la majorité des appareils soient compatibles avec cette procédure.

La Suisse a lancé un programme baptisé CHIPS (pour «CH-wide Implementation Program for SESAR oriented Objectives, Activities and Technologies», SESAR étant le programme de recherche de l'UE dans ce domaine) dans l'intention de développer peu à peu la technologie satellitaire. Grâce à CHIPS, quatre applications civiles avaient déjà vu le jour fin 2011 en Suisse: une procédure qui permet aux hélicoptères de la Garde aérienne suisse de sauvetage (Rega) d'atterrir à l'hôpital de l'Île à Berne lorsque les conditions de visibilité sont précaires et trois procédures d'atterrissage sur autant d'aéroports (Zurich, St. Gallen-Altenrhein et La Chaux-de-Fonds/Les Éplatures). Les trajectoires d'approche utilisées dans le cadre des trois dernières procédures sont identiques à celles suivies avec l'ancien système, ce qui garantit la poursuite du vol à l'aide de la technologie conventionnelle en cas de panne des satellites.

Plus d'une vingtaine d'autres projets sont en chantier dans le cadre de CHIPS, dont un concernant une procédure d'approche coude que les Forces aériennes vont tester sur l'aéroport militaire de Dübendorf. Les enseignements tirés de cette expérience seront ensuite utilisés en vue de la mise en œuvre d'une procédure similaire sur les aéroports civils. Cette exploitation ciblée des synergies constitue un autre pan important du programme. Cette approche innovante a valu à la Suisse une reconnaissance européenne. Skyguide, le prestataire suisse de services de la navigation aérienne, et à travers lui le programme CHIPS a en effet été récompensé par l'Agence du GNSS européen pour la mise en service de nouvelles procédures d'approche assistées par satellite.



Navigation par satellite

Laisser la «fenêtre sur le monde» ouverte

L'aviation suisse a besoin de «conditions de vol» favorables pour se maintenir à son niveau de croisière. L'Etat y veille en instaurant un cadre réglementaire adéquat, comme la première révision partielle de la loi sur l'aviation qui est entrée en vigueur au printemps 2011. Celle-ci introduit de nouvelles règles de financement du service de la navigation aérienne et crée les bases légales permettant à la Confédération de subventionner l'instruction du personnel aéronautique. Ces mesures ont pour objectif de maintenir la sécurité de l'aviation suisse à un niveau élevé dans le contexte européen.

La deuxième révision partielle de la loi sur l'aviation mettra l'accent sur les infrastructures. Il est question de déléguer à la Confédération la compétence de spécifier si nécessaire pour chaque aéroport les exigences applicables au développement de l'infrastructure et de l'exploitation. Dans ce contexte, il pourrait s'avérer judicieux que la Confédération dispose sous certaines conditions d'un pouvoir d'influence correspondant, du moins sur les aéroports nationaux, ces derniers constituant des infrastructures d'importance nationale et de véritables «fenêtres sur le monde». Afin que les intérêts nationaux soient défendus au même titre que les intérêts régionaux, il est prévu que le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) contienne des indications plus précises et plus contraignantes sur l'exploitation des aéroports.

Il est question également d'assouplir le régime d'autorisation pour les aéroports, plus précisément de faire en sorte que ces autorisations soient mieux adaptées au potentiel de développement, à la fonction et à la taille des différents aéroports. Concrètement, cela signifie qu'un aéroport national se verra accorder des droits et obligations plus étendus qu'un champ d'aviation desservi uniquement par de petits avions. Il est par ailleurs prévu de simplifier et d'accélérer les procédures d'autorisation.

La révision promet également d'introduire plus de concurrence dans le domaine des services de navigation aérienne. Il est ainsi prévu que les aéroports régionaux puissent choisir le prestataire qui assumera le contrôle des approches et des départs parmi une liste de prestataires certifiés par l'OFAC. Par contre, le service de la navigation aérienne sur les aéroports nationaux, de même que les contrôles en-route et dans les espaces aériens dédiés à l'entraînement des militaires resteront du ressort d'un prestataire unique.

L'OFAC a mis ces propositions en consultation auprès des milieux de l'aviation au printemps 2012. Elles ont été globalement bien accueillies, même si certaines prises de position sur l'un ou l'autre point divergent du tout au tout. L'OFAC mettra le projet de révision en consultation d'ici début 2013.

Les limites de la cohabitation

Le texte mis en consultation auprès des représentants de l'aviation a suscité des attentes qui ne pourront pas toutes être satisfaites. La grande aviation commerciale, l'aviation sportive et l'aviation légère, invoquant leur importance pour le développement de l'aviation suisse, ont revendiqué le libre accès à l'espace aérien et aux aéroports. La Confédération souhaite bien entendu permettre aux différents secteurs de l'aviation suisse de cohabiter. Mais cette volonté se heurte à de nombreuses difficultés, notamment du fait des capacités limitées de l'espace aérien et des surfaces au sol. L'OFAC réfléchit à ce propos à l'élaboration d'un «paysage aéroportuaire suisse», c'est-à-dire une représentation plus fine du type de trafic admis par catégorie d'aéroport. L'office dévoilera ses propositions à ce sujet au début de l'année prochaine.



*Révision de la loi sur
l'aviation, 2^e acte*

Espace aérien: une route semée d'embûches

Les relations entre la Suisse et l'Union européenne ont connu des jours meilleurs. Les bilatérales sont pratiquement au point mort. L'UE presse la Suisse de simplifier la procédure de reprise de l'acquis communautaire, laquelle s'oppose à tout automatisme. Résultat: les négociations en vue d'étendre l'accord sur le transport aérien aux vols intérieurs (p. ex. de Paris à Marseille) progressent à grand peine et ne sont pas près d'aboutir.

La constitution d'un bloc d'espace aérien fonctionnel en Europe central (Functional Airspace Block Europe Central, FABEC), autre projet d'intégration auquel participent la Suisse aux côtés de cinq autres pays (Allemagne, France et pays du Benelux) ainsi que sept prestataires de services de navigation aérienne, s'est également enlisé. Ici, ce sont moins les divergences de vue entre la Suisse et l'UE sur les modalités de l'intégration qui sont sources de blocage que les réticences des pays et de leur prestataire de services de navigation aérienne à concentrer, voire abandonner, certaines prérogatives.

Afin de donner une nouvelle impulsion au projet, les directeurs des autorités aéronautiques des six pays impliqués se sont rencontrés l'année dernière à l'initiative de l'OFAC à Zermatt et ont adopté la déclaration du Cervin qui entérine une politique des petits pas pour atteindre l'objectif commun. Ils ont demandé en premier lieu aux prestataires de services de navigation aérienne de dessiner des routes aériennes plus directes entre les grandes plates-formes aéroportuaires européennes et de quantifier les gains d'efficacité qui seront ainsi réalisés.

A long terme, il sera toutefois question de la future forme d'organisation du service de la navigation aérienne au sein du FABEC. L'OFAC étudie plusieurs modèles allant de la simple coopération entre les prestataires actuels à la fusion en un seul organisme. Dans tous les cas, la Suisse doit avoir la garantie de pouvoir reprendre la maîtrise des services de la navigation aérienne en cas de nécessité.



Rencontre au sommet



Aéroport en mutation

L'aéroport de Zurich est depuis de nombreuses années en chantier avec les projets tels que la transformation du terminal B. Il est aussi un chantier si l'on songe aux travaux relatifs au plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) destinés à établir le futur cadre d'exploitation de l'aéroport et aux négociations avec l'Allemagne concernant les approches sur l'axe nord. A cet égard, l'accord conclu avec l'Allemagne en vue d'une convention bilatérale constitue une opportunité d'achever ces derniers chantiers dans les prochaines années.

Aux termes de la convention négociée avec son partenaire d'outre-Rhin, la Suisse accorde davantage de périodes de calme à l'Allemagne, cette dernière renonçant en retour à plafonner le trafic à destination de l'aéroport de Zurich sur l'axe nord. La mise en œuvre de ce compromis est cependant conditionnée à l'approbation des parlements des deux pays et au prolongement de la piste est-ouest et des deux pistes nord-sud, ce qui suppose de surmonter un certain nombre d'obstacles, les uns de nature politique, les autres liés à l'aménagement du territoire. Si tout se passe sans encombre, le nouveau régime d'exploitation pourra être opérationnel dès 2020.

Un chantier supplémentaire s'est ouvert l'année dernière. A la suite d'un incident au cours duquel deux avions ont reçu pratiquement en même temps l'autorisation de décoller alors qu'ils partaient de deux pistes en croix, l'OFAC a ordonné une analyse en profondeur de la sécurité des procédures opérationnelles. Cette analyse a mis en évidence la complexité élevée des procédures à Zurich qui alourdissent inutilement l'exploitation et ont un impact négatif sur la sécurité. Cette complexité est surtout due à l'exploitation de pistes en croix et à l'emplacement des terminaux situés de part et d'autre de la piste est-ouest.

Les analyses réalisées ont débouché sur un plan d'action comportant des mesures à court et à long terme. Parmi les mesures qui ont pu être appliquées à brève échéance, il convient de citer le déplacement aux heures creuses, voir en dehors des heures d'ouverture de l'aéroport, des vols d'étalonnage destinés à contrôler le bon fonctionnement et la précision des aides à la navigation sur les aéroports, l'amélioration des systèmes de supervision des avions se préparant à décoller et le renforcement des effectifs à la tour de contrôle durant les périodes de fort trafic.

Les optimisations à long terme sont encore à l'étude. Elles comprennent le réaménagement de la piste est-ouest par exemple par la création de nouvelles voies de circulation. Il est question également de «démêler» encore davantage les routes aériennes et les nœuds de trafic. Les résultats de ces études seront disponibles au printemps 2013.

Chantier

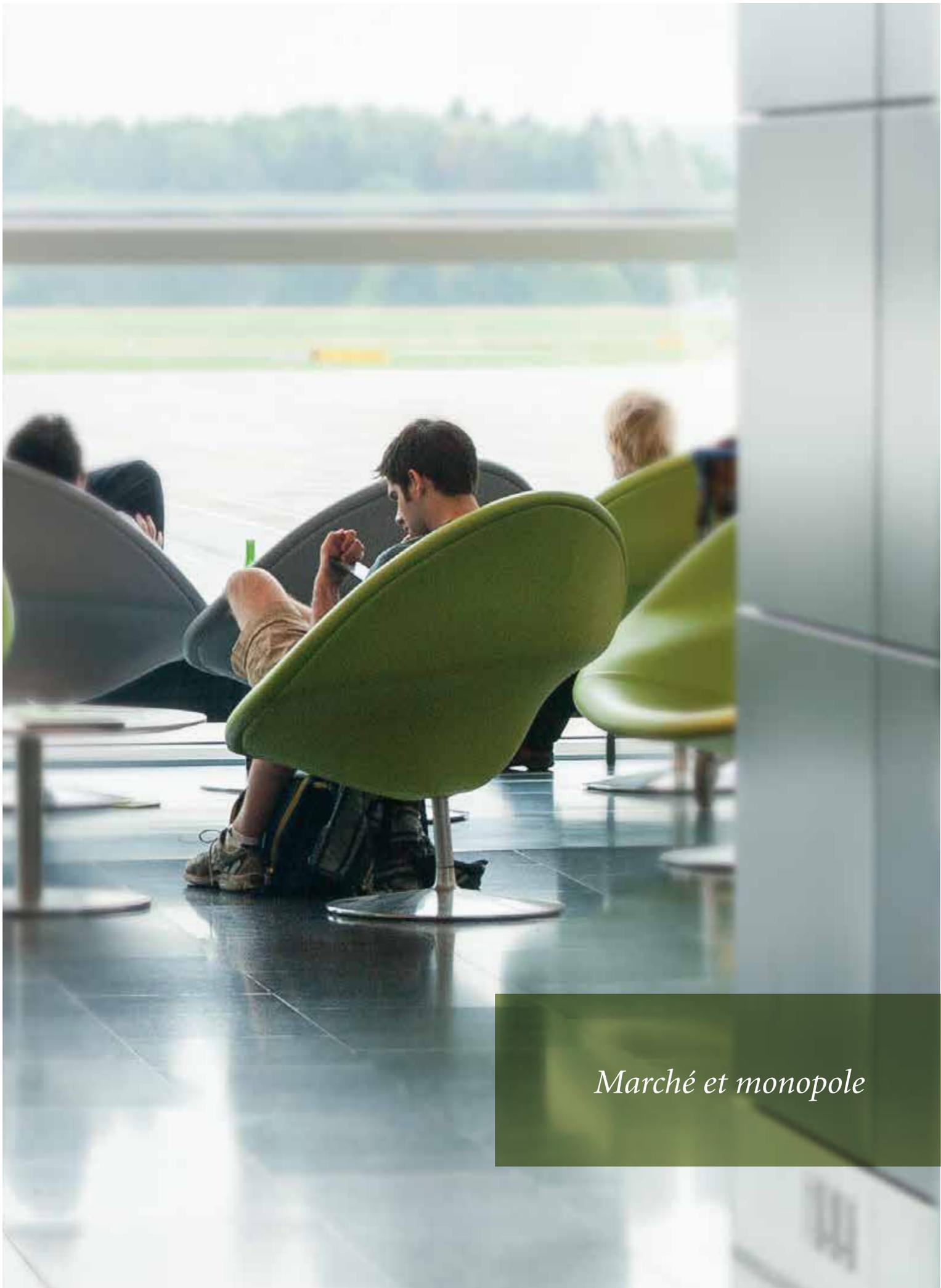
Un équilibre encadré

L'aviation est un secteur très volatil, sujet aux soubresauts de la conjoncture dont elle ressent immédiatement les effets. Les compagnies aériennes sont soumises à une concurrence mondiale et de ce fait encore plus féroce sous certains aspects que dans d'autres secteurs. Il en va autrement des aéroports et des prestataires de services de navigation aérienne. Ils jouissent – du moins au niveau régional ou national – d'un certain monopole, même si leurs prestations font l'objet de comparaisons à l'échelle mondiale. S'il veut éviter les abus ou les conflits, l'État ne peut laisser une entière liberté aux acteurs impliqués. Il se doit de trouver un équilibre entre les propriétaires des aéroports qui souhaitent rentabiliser au maximum leurs investissements et les compagnies aériennes qui ont intérêt à verser des redevances aéroportuaires aussi réduites que possible.

A cette fin, le Conseil fédéral a édicté deux ordonnances, l'une sur le financement du service de la navigation aérienne et l'autre sur les redevances aéroportuaires. La première introduit des taux différenciés en fonction des prestations fournies par le service de la navigation aérienne et instaure davantage de transparence. Les subventions croisées ou le produit des redevances de route et des redevances d'approche et de départ perçues à Genève et à Zurich qui finançaient les services de navigation aérienne sur les petits aérodromes régionaux ont été abolies. En contrepartie, les aérodromes régionaux peuvent depuis peu affecter une partie du produit de l'impôt sur le kérosène au financement des services de navigation aérienne. Aucune subvention fédérale n'est prévue pour les aéroports nationaux.

De son côté, l'ordonnance sur les redevances aéroportuaires prévoit un nouveau mécanisme en deux temps de fixation des tarifs des redevances. Dans un premier temps, les deux aéroports nationaux sont tenus de négocier les tarifs respectifs avec les compagnies aériennes. Si les parties n'aboutissent à aucun accord, l'aéroport a l'obligation de soumettre une proposition tarifaire à l'approbation de l'OFAC. Les aéroports sont désormais tenus de tenir compte dans le calcul des redevances de 30% de la plus-value économique (revenus moins coûts du capital) générée par les boutiques hors-taxes et les parkings automobiles, le but étant de restituer aux passagers aériens et indirectement au trafic aérien les recettes engrangées par les aéroports grâce à ces activités annexes. L'ordonnance tient aussi compte de l'hégémonie commerciale de certains aéroports. En définitive, le texte reflète une volonté de concilier les intérêts en présence tout en renforçant les partenariats dans l'aviation.

L'OFAC est l'«organisme national chargé de l'application» des droits des passagers aériens. Il surveille à ce titre les pratiques des compagnies aériennes. L'année dernière, l'office a ouvert 14 procédures pénales à l'encontre de compagnies aériennes soupçonnées de ne pas avoir offert aux passagers victimes de retards excessifs ou de vols annulés les compensations auxquelles ils avaient droit en vertu de la réglementation de l'UE. Les décisions rendues doivent clarifier la nature et l'ampleur des indemnités et des prestations d'assistance, comme les repas, les appels téléphoniques et l'hébergement. L'OFAC attend un renforcement des droits des passagers et une meilleure prise en compte de ces droits par les compagnies aériennes.



Marché et monopole

Faits et chiffres

Entreprises

	2008	2009	2010	2011
Entreprises avec trafic de lignes	8	9	9	8
Entreprises sans trafic de lignes	93	90	81	77
Entreprises d'entretien	91	90	90	90
Ecoles d'aviation	162	143	142	137
Entreprises de construction	12	12	13	13

Registre matricule des aéronefs (avions à moteur répartis par poids)

	2008	2009	2010	2011
>5700 kg	285	293	303	299
2250–5700 kg	147	140	197	214
<2250 kg	1 468	1 436	1 413	1 419
Total	1 900	1 869	1 913	1 932

	2008	2009	2010	2011
Avions à moteur	1 900	1 869	1 913	1 932
Hélicoptères	307	320	327	334
Motoplaneurs	246	246	251	254
Planeurs	875	843	824	800
Ballons	427	397	381	379
Dirigeables	10	10	9	10
Total	3 765	3 685	3 705	3 709

Nombre de permis valides:

	2008	2009	2010	2011
Pilotes privés	5 431	5 586	5 581	5 565
Pilotes professionnels	916	940	952	947
Pilotes de ligne	2 133	2 203	2 266	2 201
Pilotes en équipage multiple		17	46	63
Pilotes d'hélicoptère	1 000	1 042	1 073	1 103
Pilotes de planeur	2 616	2 453	2 617	2 324
Pilotes de ballon	382	360	340	346
Validations de licences étrangères	12	11	8	26
Mécaniciens navigants	2	2	2	1
Radiotéléphonistes navigants	18	12	10	7
Personnel d'entretien	2 771	2 843	2 977	2 992
Contrôleurs aériens		814	766	720

Aéroports

	2008	2009	2010	2011
Aéroports nationaux	3	3	3	3
Aéroports régionaux	10	10	10	11
Champs d'aviation	46	46	46	45
Champs d'aviation pour hélicoptères	23	23	23	23

Mouvements (vols de ligne et charter)

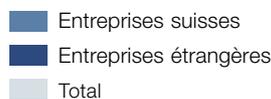
	2008	2009	2010	2011
Entreprises suisses	199 039	200 407	209 977	228 760
Entreprises étrangères	231 904	209 440	206 134	221 930
Total	430 943	409 847	416 111	450 690

Passagers (vols de ligne et charter)

	2008	2009	2010	2011
Entreprises suisses	19 543 845	19 988 375	21 073 460	23 493 388
Entreprises étrangères	18 686 024	17 451 246	18 082 897	19 411 151
Total	38 229 869	37 439 621	39 156 357	42 904 539

Fret et poste (en tonnes)

	2008	2009	2010	2011
Entreprises suisses	218 632	194 616	234 076	243 715
Entreprises étrangères	133 927	124 834	145 313	150 709
Total	352 559	319 450	379 389	394 424



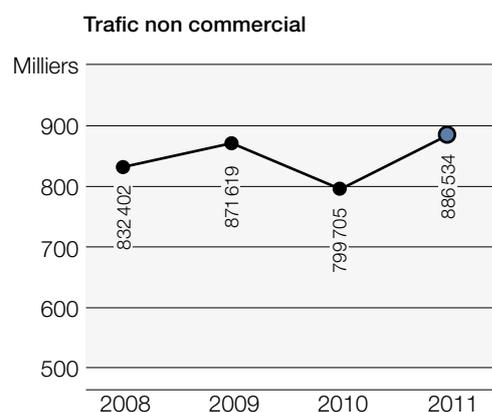
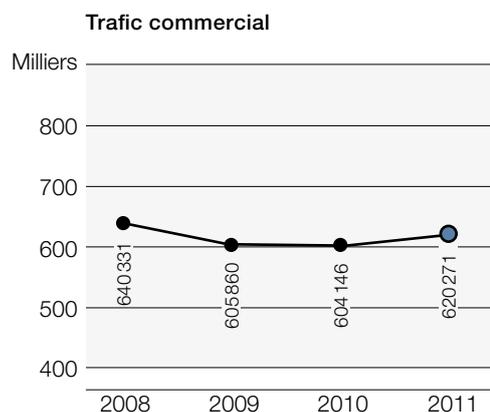


EXIT

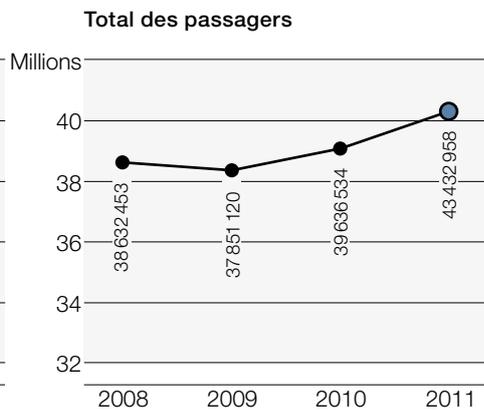
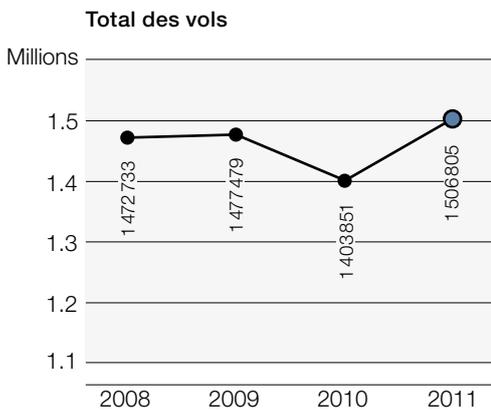
Statistique

Vue d'ensemble des mouvements aériens

		2008				2009				
		Trafic commercial	Trafic non commercial	Total des vols	Total des passagers	Trafic commercial	Trafic non commercial	Total des vols	Total des passagers	
Aéroports nationaux	Genève	160440	29717	190157	11430850	147094	25569	172663	11260944	
	Zurich	250155	24742	274897	22133225	238411	23637	262048	21964842	
	Basel-Mulhouse	71963	12207	84170	4245343	64782	12670	77452	3828474	
	Total	482558	66666	549224	37809418	450287	61876	512163	37054260	
Aérodromes régionaux	La Chaux-de-Fonds Les Eplatures	1393	11362	12755	7446	1515	11012	12527	7834	
	Ecuvillens	515	21681	22196	15167	537	23520	24057	13639	
	Lausanne-Blécherette	1655	34563	36218	16583	2454	36414	38868	26387	
	Sion	11662	33942	45604	36437	11074	34206	45280	29253	
	Lugano Agno	8186	15811	23997	188824	8172	16904	25076	167124	
	Bern-Belp	10353	40161	50514	106715	9702	48145	57847	107138	
	Birrfeld	1184	80162	81346	14604	1121	77290	78411	15676	
	Grenchen	2702	72257	74959	50149	2937	74330	77267	53052	
	St.Gallen-Altenrhein	5031	23009	28040	103107	4757	24448	29205	86117	
	Samedan	9243	13272	22515	20033	8624	11822	20446	18958	
	Total	51924	346220	398144	559065	50893	358091	408984	525178	
	Champs d'aviation	Divers	105849	419516	525365	263970	104680	451652	556332	271682
		Total	105849	419516	525365	263970	104680	451652	556332	271682
	Total général		640331	832402	1472733	38632453	605860	871619	1477479	37851120



2010				2011			
Trafic commercial	Trafic non commercial	Total des vols	Total des passagers	Trafic commercial	Trafic non commercial	Total des vols	Total des passagers
149453	27938	177391	11845379	161206	27913	189119	13104106
244426	24204	268630	22910504	255912	23054	278966	24369629
67777	12420	80197	4095626	74048	17574	91622	5030964
461656	64562	526218	38851509	491166	68541	559707	42504699
1317	9634	10951	5324	1952	13455	15407	8112
336	21636	21972	15097	64	18113	18177	11543
3121	32270	35391	29311	1559	37319	38878	45538
11675	30769	42444	30074	11963	32073	44036	31879
8062	13247	21309	169082	8184	16204	24388	175345
10056	45527	55583	100704	14103	47381	61484	183911
1090	71250	72340	15178	1382	74872	76254	15834
18492	55999	74491	69336	4098	72113	76211	60158
4768	24184	28952	81113	5774	22979	28753	106977
8748	9914	18662	18697	8985	9747	18732	16565
67665	314430	382095	535017	58064	344256	402320	655862
74825	420713	495538	250008	71041	473737	544778	272397
74825	420713	495538	250008	71041	473737	544778	272397
604146	799705	1403851	39635433	620271	886534	1506805	43432958



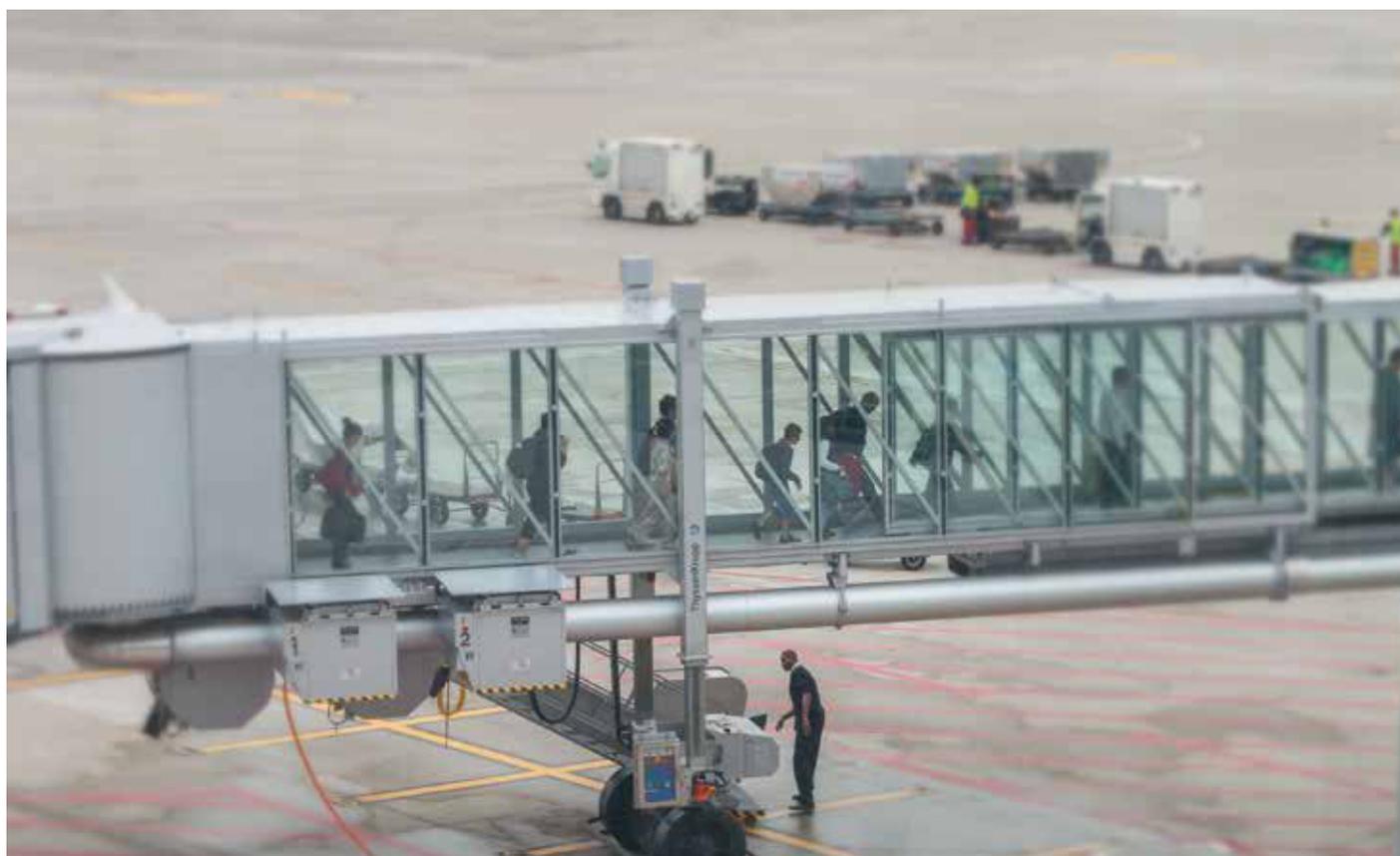
Energie et polluants

Consommation de carburant [t]

	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Carburant avitaillé en Suisse	1 540 307	1 136 348	1 152 388	1 203 868	1 289 152	1 382 835	1 324 224	1 390 824
Carburant consommé dans l'espace aérien suisse	513 678	487 723	496 760	530 522	563 693	557 774	589 376	580 808

Emissions [t]

	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dioxyde de carbone CO ₂	4 851 967	3 579 497	3 630 023	3 792 184	4 057 735	4 352 613	4 168 127	4 377 758
Oxydes d'azote NO _x	18 470	13 693	13 952	14 579	16 096	17 653	16 239	17 635
Monoxyde de carbone CO	8 782	6 385	6 483	6 258	6 595	6 863	6 685	6 701
Hydrocarbures HC	905	702	707	713	771	789	761	734



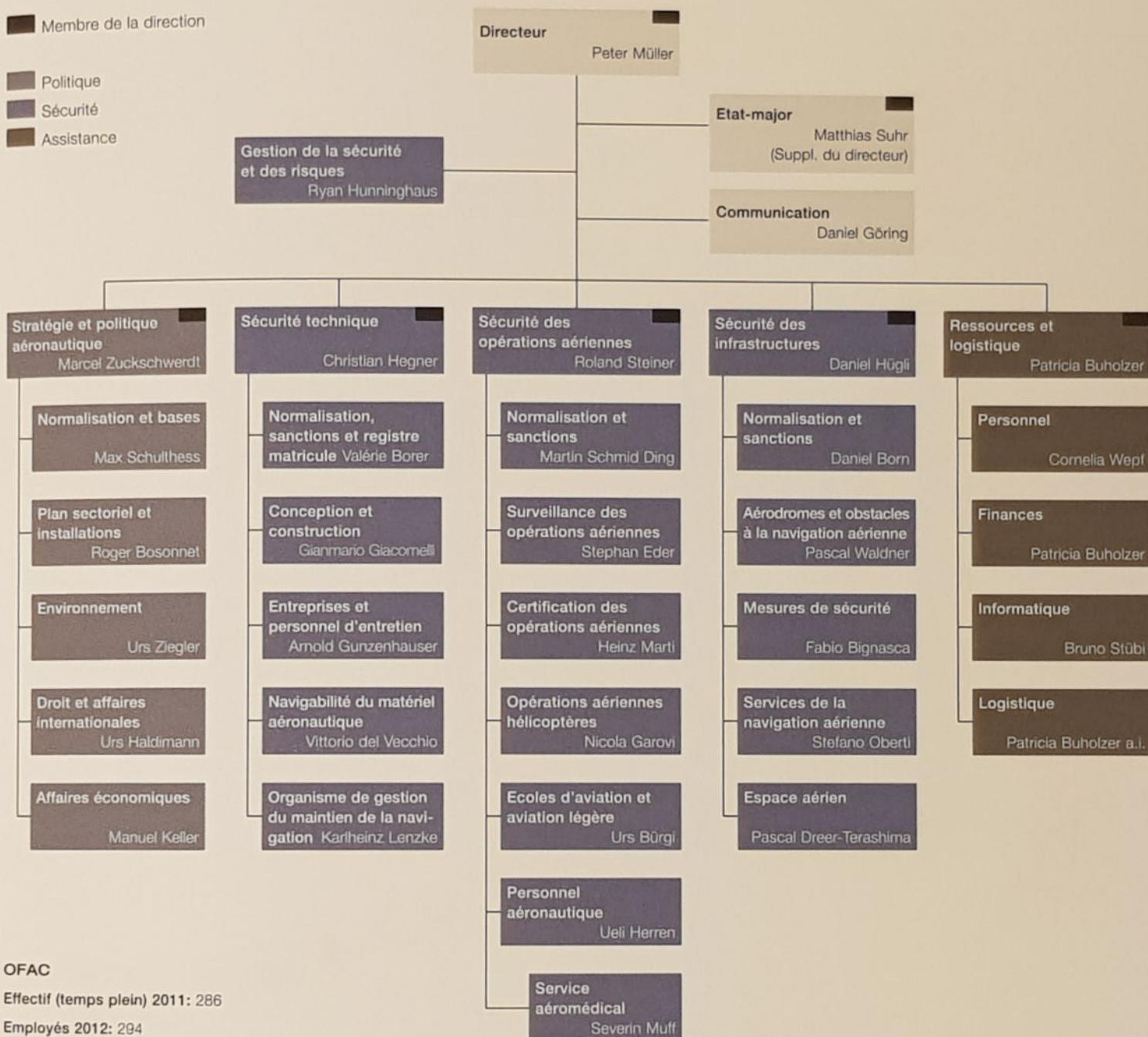
L'OFAC en bref

■ Membre de la direction

■ Politique

■ Sécurité

■ Assistance



OFAC

Effectif (temps plein) 2011: 286

Employés 2012: 294

Siège: Ittigen, Aéroport de Zurich

Budget 2012: 163,1 millions de francs

Recettes 2011: 28,1 millions de francs

Taux de couverture des coûts 2011: 18,1%

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 Internet www.ofac.admin.ch



OFAC

Office fédéral de l'aviation civile

CH-3003 Berne

Tél. 031 325 80 39/40

www.ofac.admin.ch

8.12 2500 ISSN1662-3312