

CH AVIATION CIVILE SUISSE 2015



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Office fédéral de l'aviation civile OFAC
Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC
Federal Office of Civil Aviation FOCA

Table des matières

Introduction	3
Entretien avec le directeur sortant Peter Müller	4
Nouveau rapport sur la politique aéronautique	6
Règles simplifiées pour l'aviation légère	8
La Suisse, pionnière en matière de drones	10
2014: année noire pour l'aviation civile internationale	12
En bref :	14
• Aéroport de Zurich	
• Révision partielle de la loi fédérale sur l'aviation	
• Places d'atterrissage en montagne	
• Autorisation d'avions ultra-légers motorisés (U.L.M)	
• Projet FABEC « Sud-est »	
Statistiques 2014	18
Impressum	26



Introduction

L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) entend garantir un niveau de sécurité élevé, ainsi qu'un développement durable de l'aviation civile suisse. C'est la conception directrice de l'OFAC. Des études et des rapports montrent cependant que l'aviation civile suisse risque de perdre sa compétitivité. Les aéroports internationaux de Genève et de Zurich sont à la limite de leurs capacités et ont à peine la possibilité, contrairement aux aéroports situés à l'étranger, d'élargir leurs activités. Le débat public qui a lieu dans les cantons concernés est marqué par de nombreuses critiques et trop peu par l'importance de l'aviation civile suisse pour l'économie nationale. La compagnie aérienne Swiss est confrontée, comme d'autres compagnies européennes, à la puissante concurrence venue des pays du Golf qui, grâce à des subventions publiques, se positionnent sur le marché. Le nouveau rapport 2015 sur la politique aéronautique montre de quelle manière le Conseil fédéral souhaite mener la politique aéronautique au vu de conditions changeantes.

Le degré de sécurité dans l'aviation commerciale est très élevé. Des millions de passagers montent chaque jour dans un avion qui les mène à leur destination en toute sécurité. La situation est quelque peu différente dans l'aviation légère. 2015 voit à nouveau une augmentation du nombre d'accidents mortels et le nombre de violations de l'espace aérien a également augmenté. Ce sont parfois des raisons toutes simples comme un bel été occasionnant un trafic aérien plus intense

qui entraînent un risque d'accident statistiquement plus important. L'OFAC prend, en collaboration avec les acteurs concernés, toutes les précautions afin de réduire au maximum ce nombre d'accidents. Le risque zéro n'existe malheureusement pas.

Pendant l'année en cours, quelques accords politiques importants ont pu être conclus. Le décret concernant le soutien financier accordé à la formation dans le secteur aéronautique a été voté par le Conseil fédéral. Le nouveau rapport sur la politique aéronautique mentionné ci-dessus et qui sera soumis au débat au Parlement dans l'année à venir est une étape importante. Les U.L.M. électriques sont désormais également autorisés en Suisse. Après de longues années de négociations infructueuses, le Conseil fédéral a limité à 40 le réseau de places d'atterrissage en montagne, celles-ci pouvant être utilisées comme jusqu'à présent. Deux places d'atterrissage en montagne situées dans l'Oberland bernois et qui se trouvent dans des zones naturelles protégées, seront fermées.

L'année à venir apportera son lot de défis. Avec Christian Hegner, jusqu'à présent chef de la Division Sécurité technique, l'OFAC possède un nouveau directeur. Peter Müller partira à la retraite et quittera son poste fin décembre. Le président sortant peut là aussi être remercié pour son engagement permanent en faveur de l'Office et de l'ensemble du secteur aéronautique.

« La grande suppression des réglementations n'aura pas lieu »

Peter Müller, directeur de l'Office fédéral de l'aviation civile, quittera fin 2015 son poste pour passer le relais à Christian Hegner qui était jusque-là chef de la Division Sécurité technique. Dans l'entretien, Peter Müller s'exprime concernant la régulation à opérer dans l'aéronautique et le développement de l'OFAC dans les six années à venir.

Monsieur Müller, 2015 est votre dernière année en tant que directeur de l'Office fédéral de l'aviation civile. Vous êtes parvenu à ce poste alors que vous aviez une formation de juriste et de diplomate. Qu'avez-vous appris pendant cette période à propos de l'aviation civile ?

Lorsque j'ai accédé à ce poste, je ne connaissais pas grand-chose à l'aviation, à part qu'un avion a des ailes. J'ai donc découvert un monde complètement nouveau. Et il est fascinant ! L'aviation se caractérise par un développement technologique qui est parfois fulgurant. L'environnement économique est en transformation permanente et la régulation se fait en majeure partie sur le plan international. Et les personnes qui travaillent dans ce domaine disposent généralement d'importantes compétences techniques. Elles font preuve d'un grand engagement.

L'OFAC est un office spécial au sein de l'administration fédérale. Ses collaborateurs sont conscients de l'immense responsabilité qui repose sur leurs épaules. Lorsqu'ils commettent des erreurs, ils savent qu'elles peuvent entraîner, dans les cas les plus graves, des morts et des blessés. D'un autre côté, ils souhaitent toutefois faire avancer le secteur de l'aviation, aider à l'introduction de nouvelles

technologies sans pour autant nuire à la sécurité, ce qui représente toujours un énorme défi.

Ce qui me plaît tout particulièrement à l'OFAC, ce sont les échanges constants avec l'industrie, ce que je n'avais pratiquement pas connu dans l'administration fédérale. Nous ne pouvons remplir notre mission que lorsque nous savons exactement ce qui se passe dans les entreprises. Nous recherchons le dialogue mais nous avons également le devoir, dans l'intérêt de la sécurité, de décider de mesures qui vont de temps à autre à l'encontre de la volonté des entités concernées.

À diverses occasions, vous vous êtes posé en tant qu'opposant à une réglementation excessive de l'État. Néanmoins, l'OFAC est constamment confronté à ce reproche. Est-ce une contradiction ?

Je me suis fortement engagé sur le plan européen pour une réglementation de masse de l'aviation parce que le fardeau que représente la réglementation et en particulier la bureaucratie est devenu presque insoutenable pour certaines branches de l'industrie. Et notre voix a été entendue car désormais la tendance à l'AESA est plutôt à la déréglementation. Mais nous devons rester réalistes : les acteurs du



secteur aéronautique souhaitent que la réglementation de l'État soit la plus faible possible mais en parallèle, ils ont également besoin de lignes directives, surtout en ce qui concerne l'utilisation des nouvelles technologies. La grande suppression des régulations n'aura pas lieu.

Lorsque vous regardez ce que vous avez accompli, de quoi êtes-vous particulièrement fier ?

Nous avons résolu la crise du volcan en collaboration avec les aéroports, les compagnies aériennes, Météo Suisse et l'armée de l'air de manière beaucoup plus calme et plus efficacement que la plupart de nos pays voisins. C'est grâce à notre initiative que le système EMAS a été mis au point à l'aéroport de Kloten. Nous avons mis au point le projet Dübendorf qui procure au secteur de l'aviation suisse un certain potentiel de développement. Nous sommes leaders dans la réduction d'émission d'azote et nous sommes également des pionniers en matière de réglementation des drones. Nous faisons le point de manière globale avec le rapport 2 sur la politique aéronautique et nous dessinons les axes pour l'avenir. Grâce à l'autorisation du traité international concernant l'aéroport de

Zurich au Parlement suisse, la position dans laquelle se trouve notre pays est quelque peu plus avantageuse même si le dossier reste très délicat. Le Parlement nous a par ailleurs fourni des ressources telles que nous faisons désormais partie des meilleures autorités dans le secteur de l'aéronautique en Europe. Nous avons pu débloquer des fonds pour la formation du personnel navigant. Et en fin de compte, les rapports entre la communauté de l'aviation et l'Office se sont grandement améliorés. Ce sont surtout les échanges avec les acteurs du secteur de l'aéronautique qui me procurent beaucoup de satisfaction, du plaisir même ; j'apprends toujours quelque chose de nouveau.

Et sur quels points en apprenez-vous moins ?

En matière de stratégie relative à l'espace aérien, nous avançons plus lentement que je ne me l'avais imaginé. Et lorsque nous communiquons avec l'extérieur, nos voix sont parfois discordantes. En outre, j'ai quelquefois l'impression qu'il existe, au sein de l'Office, encore beaucoup de complications et de moralisateurs.

Pendant la durée de votre fonction, l'aviation civile suisse n'a pas connu de grave accident. Était-ce un coup de chance ou les normes de sécurité se sont-elles tellement améliorées au cours des dernières années ?

Nous nous efforçons de garantir des normes de sécurité élevées dans le secteur de l'aéronautique suisse. Il est maintenant difficile de déterminer si le fait que nous avons échappé à des accidents de grande ampleur est le résultat de notre travail. Il y a toujours une part de chance !

Nouveau rapport sur la politique aéronautique

Pas de subventions publiques mais s'assurer de conditions de base plus favorables: avec le nouveau rapport sur la politique aéronautique, le Conseil fédéral veut actualiser ses objectifs de politique aéronautique.

En août, l'OFAC a envoyé en procédure de consultation les grandes lignes du nouveau rapport sur la politique aéronautique. De nombreux objectifs du rapport de 2004 sur la politique aéronautique sont certes encore actuels mais l'environnement économique et politique dans lequel se trouve l'aéronautique suisse s'est en partie fortement transformé. C'est pour cela que le Conseil fédéral veut faire le point et actualiser les objectifs de la politique aéronautique.

Le rapport établit le constat suivant concernant l'environnement dans lequel se trouve l'aéronautique suisse: les compagnies aériennes européennes ainsi que Swiss se voient confrontées à une concurrence sans précédent de la part de compagnies venues des pays du Golf et de la Turquie. La demande de prestations aériennes continue d'augmenter, les infrastructures déjà existantes ne seront, dans un futur proche, plus en mesure de satisfaire cette demande, et les aéroports nationaux disposent d'espaces dédiés à l'aviation commerciale et légère de plus en plus réduits.

Le rapport met en avant le fait que l'aviation relève toujours de l'économie privée et doit continuer à ne pas être subventionnée par l'État. Les coûts qu'engendre la protection des aéroports doivent toutefois être partiellement pris en charge par les pouvoirs publics. Du reste, l'État doit garantir des conditions de base plus favorables, ce qui signifie ne pas continuer à limiter les temps de service aux aéroports nationaux et n'accorder la «cinquième liberté» aux compagnies hors U.E. que prudemment. L'armée doit également mettre ses aéroports militaires à disposition d'une utilisation civile.

L'industrie aéronautique suisse doit pouvoir être active sans limitations sur le marché européen. Cela n'est possible que si elle est intégrée dans l'arsenal législatif de l'U.E. La Suisse s'investit toutefois pour que la réglementation soit appliquée en masse et pour que des règles supplémentaires ne soient adoptées qu'à condition de contribuer à l'amélioration de la sécurité.



Des règles simplifiées pour l'aviation légère

La réglementation complexe mise en place par l'AESA a conduit, au cours des dernières années, à un mécontentement et une frustration dans l'aviation générale partout en Europe. Désormais, l'AESA travaille à améliorer et simplifier la réglementation. Les fédérations sont également associées au processus.

Dès 2002 en Europe et 2006 en Suisse, des directives européennes aériennes légales communes ont été introduites. Ces réglementations n'étaient pas toujours adaptées à l'aviation générale comme l'a très vite prouvé sa mise en application. La réglementation excessive a provoqué des mécontentements dans les fédérations professionnelles européennes qui sont de plus en plus intervenues auprès de la Commission européenne. Cela a incité l'AESA à devenir plus active et à adapter les réglementations.

En collaboration avec la Commission européenne, diverses fédérations et autorités aéronautiques nationales, la «European General Aviation Safety Strategy» (stratégie

européenne pour la sécurité de l'aviation générale) a été conçue en août 2012. L'objectif de cette stratégie est d'éliminer les effets disproportionnés de la réglementation pour les différents secteurs de l'aviation générale sans toucher à un niveau de sécurité raisonnable. La GA Road Map (feuille de route pour l'aviation générale) est le plan de mise en application des recommandations faites par la stratégie européenne pour la sécurité de l'aviation civile.

Après que des mesures en particulier institutionnelles, organisationnelles et tirées de la GA Road Map ont été établies jusqu'en 2013, l'AESA a donné le coup d'envoi en avril 2014, à Friedrichshafen, du groupe NAA (Autorités nationales de l'aviation, un groupe composé d'autorités nationales de l'aviation), qui, avec d'autres participants, doit observer et diriger de l'intérieur le développement des travaux. La Suisse est représentée dans ce groupe NAA par le biais de l'OFAC. L'AESA a reconnu que les étapes prévues jusqu'ici dans la GA Road Map ne suffisent pas pour pouvoir redessiner le secteur de l'aviation générale. Avec la «**New Approach to GA**» (nouvelle approche de l'aviation générale), la nouvelle procédure a obtenu une appellation spécifique.



La première phase encadre surtout l'aviation sportive pendant que les autres domaines de l'aviation générale sont décrits dans une seconde phase. L'AESA veut avoir atteint les objectifs d'ici 2017/18. La mise en application en 3 ans est un objectif très ambitieux. L'AESA estime que les objectifs ne peuvent être atteints que si toutes les institutions concernées (Commission européenne, AESA, les NAA, la stratégie européenne pour la sécurité de l'aviation générale et les acteurs de l'aviation générale) travaillent en étroite collaboration, et a ainsi décidé de promouvoir activement l'approche collaborative.

Au salon AERO Friedrichshafen 2015, l'AESA a donné des informations concernant les résultats obtenus et les étapes de la feuille de route de l'aviation générale et a également mobilisé pour cela des représentants de diverses autorités nationales de l'aviation, ainsi que des représentants de diverses fédérations européennes. Ceux-ci ne participent pas seulement aux séances d'information mais soutiennent également le stand d'information de l'AESA «Towards simpler, lighter, better rules for General Aviation» (vers des règles plus simples, plus souples et meilleures pour l'aviation générale).

L'objectif de cette action était d'atteindre directement la communauté de l'aviation générale et de lui montrer plus clairement la nouvelle collaboration entre l'AESA et respectivement, la Commission européenne, les fédérations européennes et les autorités nationales de l'aviation. Celle-ci s'est récemment considérablement améliorée, à la fois de manière constructive et coopérative. Il a également été indiqué que des initiatives et des propositions soumises par des fédérations

et d'autres représentants de l'aviation générale n'ont pas juste été enregistrées. Bien au contraire, l'aviation générale a pu exercer une influence directe.

En outre, l'AESA a publié une liste simple de synthèse comportant tous les lots de travaux principaux, ainsi que les champs horaires prévus correspondants.

De plus amples informations concernant la séance, y compris des brochures et la liste de synthèse, se trouvent sur le site internet de l'AESA <http://easa.europa.eu/easa-and-you>

Les sujets actuels sont:

- la simplification de l'entretien des aéronefs non complexes et en exploitation non commerciale, instaurée notamment par l'ordonnance (EU) n° 2015/1088 qui permet aux entreprises en charge de l'entretien des aéronefs de réaliser des vérifications légales en matière de navigabilité ou d'attribuer une responsabilité individuelle accrue aux propriétaires/exploitants pour l'entretien de leur appareil. De plus, la proposition «Part-M Light» (Partie M applicable à l'aviation légère) verra le jour (NPA 2015-08) et réglera d'autres simplifications en matière par exemple de programmes d'entretien, de contrôle de navigabilité ou d'intervalles de révision (TBO). Des simplifications concernant l'attribution de licences au personnel qualifié seront élaborées.
- dans la conception de nouveaux aéronefs de l'aviation générale, des efforts sont réalisés dans le domaine de la promotion de nouvelles technologies et de la simplification des critères d'autorisation pour le développement et la construction d'appareils de vol non complexes.
- actuellement, un sondage est réalisé parmi les propriétaires et exploitants d'aéronefs dans toute l'Europe. Ainsi, il sera possible de récolter le maximum de données de la part des parties prenantes de l'aviation générale, lesquelles seront utilisées pour développer des réglementations plus souples, des réflexions concernant le niveau de risque et d'autres actions dans le cadre de la feuille de route de l'aviation générale.

La Suisse, pionnière en matière de drones

Après la Commission européenne, des pays comme les États-Unis ou la Chine se sont également exprimés pour une réglementation future des drones en suivant l'exemple de la Suisse. Cet exemple prévoit une approche basée sur le risque. Les lois nationales actuelles continuent d'être en vigueur en ce qui concerne les modèles réduits d'avion et les drones de loisir.

Selon la législation suisse, les modèles réduits d'avion et les drones de loisir sont sur un pied d'égalité. Aux yeux de la loi, il s'agit d'aéronefs sans occupant. Les rares restrictions qui s'appliquent à ces appareils de vol sont contenues dans l'ordonnance concernant les aéronefs de catégorie spéciale (OACS 748.941). Avec l'apparition de drones et de multicoptères, il devient de plus en plus évident que la base légale, datant de plusieurs années, régulant les modèles réduits d'avion dits « classiques » ne suffit plus. Si les modèles réduits d'avion sont en majorité utilisés sur des pistes privées pour modèles réduits ou sur d'autres pistes appropriées, les multicoptères peuvent être utilisés partout sans grandes restrictions de vol, c'est-à-dire également en ville ou lors d'événements festifs. Ainsi, le danger que de tels drones puissent blesser des personnes au sol en cas de défaillance technique, ce qui arrive encore souvent, devient élevé. Pour cette raison, l'OFAC a, dès l'été 2014, adapté l'ordonnance de manière à ce que les vols à proximité ou au-dessus de grandes foules soient soumis à une autorisation.

L'autorisation se fait grâce à une approche basée sur le risque. Les experts de l'OFAC veulent savoir du pilote du drone quelles mesures

il prévoit si l'appareil devient incontrôlable. Il ne s'agit donc pas, de la part des autorités, d'établir un catalogue aussi détaillé que possible contenant de plus en plus d'exigences de sécurité mais d'obliger le pilote à montrer qu'il peut garantir le fonctionnement le plus sûr possible du drone. Cela peut également être de simples mesures techniques comme par exemple tenir drone à l'aide d'une laisse de sécurité. De telles autorisations pour des vols à proximité de foules peuvent être fournies sans grande difficulté.

Malgré ces adaptations, un problème de fond demeure pour toutes les autorités en charge de la réglementation. À quoi doit ressembler une réglementation raisonnable lorsque de petits appareils de vol de loisir et des drones hautement professionnels sont mis sur un pied d'égalité légal ? Un groupe de travail interdisciplinaire chargé de la question des drones au sein de l'Office fédéral de l'aviation civile se penche sur cette problématique depuis plusieurs années. Dans ce cadre, les approches les plus diverses ont été sujettes au débat comme par exemple une séparation légale selon les buts d'utilisation comme c'est le cas dans d'autres pays. Cette idée a été rejetée parce qu'un petit drone utilisé par exemple dans un but agricole peut



représenter un plus petit risque qu'un drone de loisir de plusieurs kilos utilisé de manière incorrecte.

Pour cette raison, le groupe de travail s'est exprimé en faveur d'un modèle à trois piliers dans le cadre duquel la différenciation doit s'opérer selon une approche basée sur le risque:

- la première catégorie contient les modèles réduits d'avion et les drones qui peuvent être commandés à vue et dont le poids ne dépasse pas 30 kg. Les règles prévues par l'ordonnance OACS sont pour la plupart applicables à ces appareils.
- la deuxième catégorie encadre les drones dont l'utilisation représente un risque plus élevé. Cela peut être par exemple des vols à proximité ou au-dessus de foules, ou des vols hors du champ de vision du pilote ou de la personne qui l'accompagne. Pour de telles utilisations, l'OFAC doit délivrer une autorisation. De cette manière, l'industrie a d'ores et déjà la possibilité de recueillir des expériences pratiques. Le nombre toujours croissant de demandes d'autorisation pose à l'OFAC de nouveaux défis, même à titre personnel.

- la troisième catégorie comprend les systèmes RPAS (système aérien commandé à distance) complexes disposant d'une fiabilité technique prouvée. Une base légale doit être créée pour ceux-ci afin qu'une certification puisse être délivrée comme dans le cas de l'aviation avec occupant. Ainsi, l'obtention d'une autorisation pour des utilisations de deuxième catégorie deviendrait nettement plus simple.

La Commission européenne avait accepté, au printemps 2015, lors d'une réunion des ministres des Transports à Riga, l'approche suisse et encouragé une introduction dans toute l'Europe du modèle à trois piliers. Cela peut parfaitement entraîner des particularités nationales dans la première catégorie qui n'est que peu réglementée. Ensuite, le groupe de travail international en charge des drones, JARUS (autorités jointes pour la réglementation des systèmes sans pilote) s'est entendu sur la réglementation future basée sur l'approche suisse. La Suisse restera représentée dans les groupes de travail importants par le biais de l'OFAC. Pendant l'été 2016, la loi devra être adaptée en Suisse afin de mettre en pratique la réglementation.

2014: une année noire pour l'aviation civile internationale

Un nouveau record en matière de sécurité mais encore beaucoup de morts. L'aviation civile internationale a été marquée, en 2014, par la disparition inexplicée d'un avion et le crash d'un autre, abattu par un missile, tous les deux des avions commerciaux malaisiens. Le niveau élevé de sécurité dans l'aviation suisse a pu être conservé.

Malgré un nouveau record en matière de sécurité dans l'aviation civile internationale, 2014 n'en reste pas moins une année noire. Le crash encore inexplicé du vol MH370 en Asie et le vol MH17 abattu à l'est de l'Ukraine ont influencé de manière négative le nombre de morts dans l'aviation civile recensé en moyenne annuelle sur plusieurs années. Ces deux événements exceptionnels, la sécurité dans l'aviation commerciale a continué de progresser selon les chiffres de l'Association internationale du transport aérien (IATA). Le taux d'accident était d'environ 14 % de moins que celui de 2013 et de 23 % de moins que la moyenne effectuée sur cinq ans. En Europe, le taux d'accident dans l'aviation commerciale a baissé pour atteindre 1,35 accidents pour un million de vols, l'année précédente, ce taux était encore de 2,75 accidents pour un million de vols.

La Suisse, en comparaison avec l'Europe, affiche une norme de sécurité très élevée, comme le montre l'indicateur de performance majeure (KPI) de la Commission européenne, dont le but est de mesurer et de comparer l'efficacité de la gestion de la sécurité. En 2014, 39 accidents au total ont été recensés dans toutes les catégories (30 l'année précédente). La grande majorité des accidents ont

eu lieu dans la catégorie de l'aviation légère, un seul a eu lieu dans le groupe des appareils de plus de 5,7 t. Au total, cela correspond à un taux de 55 accidents pour un million de vols. À titre de comparaison : 10 ans auparavant, en 2005, on recensait encore 89 accidents pour un million de vols. De plus, 2014 compte le taux de mortalité le plus faible sur toutes les catégories depuis 10 ans.

Si l'on considère cependant de manière spécifique l'aviation légère, c'est-à-dire tous les appareils de vol de moins de 2250 kg, le taux d'accident en 2014 est de 85 (62 l'année précédente) pour un million de vols sur une moyenne de cinq ans. Bien que ce nombre ait augmenté par rapport à l'année précédente, il y eu toutefois considérablement moins de morts liés à des accidents d'avion en 2014. Dans le cas des hélicoptères, le nombre d'accidents a diminué pour passer de 14 à 7, impactant également de manière positive le taux d'accident et de mortalité. Il est toutefois difficile, en raison de la base de données relativement restreinte, d'en déduire une tendance.

Avec 239 cas, le nombre de violations signalées de l'espace aérien reste stable en 2014, surtout en raison du mauvais été.



Une majorité des violations de l'espace aérien se concentre sur des points chauds comme les CTR/TMA de Zurich, l'aéroport international de Berne ou en Suisse centrale, dans les régions d'Alpnach, d'Emmen et de Buochs. Malheureusement, 2015 a vu une nouvelle augmentation considérable des violations de l'espace aérien, en particulier dans l'espace aérien de Zurich. L'OFAC y a réagi avec une campagne d'information qui s'adresse également de manière ciblée aux pilotes étrangers.

L'un des thèmes relatifs à la sécurité sur lequel l'OFAC doit se pencher plus fortement est celui des avions sans occupant, plus communément appelés drones. L'OFAC est avertie à la fois par la société Skyguide en charge de la surveillance de l'espace aérien suisse, et par des pilotes ou des directeurs d'aéroport lorsque ces objets volants sont aperçus à proximité d'un aéroport ou même d'un avion. Chaque signalement est intégré dans une analyse de risque. Afin d'éviter de telles rencontres à proximité des aéroports, l'OFAC a réalisé en 2014 une campagne de prévention à l'aide de prospectus, de conférences et de communiqués de presse.

En bref

Aéroport de Zurich

Pendant l'été 2013, le Conseil fédéral a validé la première étape du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) pour l'aéroport de Zurich. Un échelonnement du PSIA s'est dessiné après que l'Allemagne a suspendu la ratification en Allemagne du contrat d'état concernant l'aéronautique. Cette situation n'a pas évolué d'ici fin 2015. Afin de permettre à l'aéroport d'entreprendre le développement nécessaire, le Conseil fédéral a accordé à l'automne 2015 une adaptation moindre du PSIA (PSIA1+). Ainsi, les conditions légales de base sont remplies pour le futur règlement d'exploitation 2014. Parallèlement, le Conseil fédéral a décidé cet automne, lors de la révision partielle du plan directeur de Zurich, de prévoir l'espace pour une éventuelle extension des pistes 28 et 32.

Révision partielle de la loi sur l'aviation

Le 5 juin, le Conseil fédéral avait ouvert la procédure de consultation pour réaliser la révision partielle de la loi sur l'aviation (LA1+). Celle-ci pourra être clôturée fin septembre. Dans le cadre de la révision partielle, il s'agit d'une révision technique permettant d'augmenter le niveau de sécurité, la compétitivité et l'efficacité. Ainsi, un nouveau système de concession publique et d'autorisation qui prend en compte les besoins les plus variés des aéroports nationaux et régionaux est prévu pour les aéroports. De plus, l'utilisation exclusive de la langue anglaise lors des échanges par radio est obligatoire. La procédure de consultation a montré des différences sur certains points comme par exemple en ce qui concerne les aéroports des hôpitaux suisses.





Places d'atterrissage en montagne

Le 21 octobre, le Conseil fédéral a tiré un trait provisoire sur le débat long de plusieurs années autour des places d'atterrissage en montagne. Avec le nouveau concept, il y a encore 40 places d'atterrissage en montagne au lieu des 48 initialement prévues : six n'ont toutefois jamais été utilisées et les deux places de l'Oberland bernois Rosenegg-ouest et Gumm ont été fermées. La décision résulte d'une pesée des intérêts entre d'un côté, les objectifs de protection de la nature, du paysage et de la faune sauvage et de l'autre, les questions de la formation et de l'entraînement au vol. Les deux places supprimées se trouvent dans un secteur listé dans l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP). Les bases fondamentales déjà posées l'année précédente en matière d'héliski et de zones de tranquillité pour la faune ne seront pas remises en cause par ces adaptations.

Autorisation pour les U.L.M.

Depuis l'été 2015, les planeurs ultra-légers électriques sont autorisés en Suisse. Cela permet maintenant aussi aux deltaplanes ou aux parapentes électriques de voler en Suisse de la même manière que les avions écolight qui sont autorisés depuis longtemps. Les planeurs ultra-légers motorisés nouvellement autorisés sont tenus d'utiliser un aéroport, mais ne sont pas admis sur les aéroports de Zurich et de Genève. Sont également autorisés les autogires équipés d'un moteur à combustion (gyrocoptères) dans la mesure où ils ne dépassent pas la limite de nuisances sonores en vigueur pour les écolight qui est de 65 décibels.

Projet Bloc d'espace aérien fonctionnel Europe centrale (FABEC) « sud-est »

Les états européens et la Commission européenne ont pris la décision de créer en 2004 le projet de Ciel unique européen (Single European Sky, SES). Cet espace doit continuer à améliorer la sécurité de l'espace aérien, soulager l'environnement et fluidifier le trafic aérien. De nouveaux blocs d'espace aérien fonctionnels (Functional Airspace Blocks, FAB) ont été définis à travers l'Europe sur cette base. Le Bloc d'espace aérien fonctionnel Europe centrale (FAB Europe centrale) s'étend sur les espaces aériens de l'Allemagne, de la Belgique, de la France, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suisse. Le FABEC a été présidé en 2015 par le directeur de l'OFAC, Peter Müller.

Le projet d'espace aérien « sud-est » planifié depuis des années est un élément important dans la stratégie FABEC. Les objectifs principaux du projet sont l'amélioration de la sécurité aérienne et l'optimisation des flux de trafic nord-sud dans l'espace aérien supérieur. Chaque jour, environ 500 vols sont effectués vers le sud ou vers le nord dans un couloir relativement étroit. Le couloir est limité latéralement par des espaces d'entraînement militaire et les deux flux de trafic se croisent deux fois.

Avec le projet « SWAP sud-est » qui entrera en vigueur le 31 mars 2016, ces flux de trafic dans l'espace aérien supérieur bénéficieront d'une nouvelle réglementation. Les deux croisements seront supprimés et les espaces d'entraînement militaire nouvellement délimités. Cette nouvelle réglementation des

routes aériennes a lieu dans l'espace aérien supérieur et n'entraîne aucune restriction pour l'aviation légère. En plus de la dissociation des flux de trafic, une optimisation aura également lieu dans le domaine de l'environnement. Ainsi, les itinéraires aériens seront réduits chaque année de 1,5 million de kilomètres entraînant par la même occasion une réduction de la consommation de carburant de 5000 tonnes et une diminution des émissions de CO₂ de 15 000 tonnes. Avec l'abandon des deux points de croisement, la



sécurité s'en retrouvera améliorée et l'efficacité augmentée.

La dissociation de ces routes aériennes nécessite à l'aéroport de Genève une adaptation de certains tracés de décollage, ainsi que le déplacement d'environ 15 vols par jour. À l'aéroport de Bâle-Mulhouse, certaines routes aériennes doivent être modifiées au nord de l'aéroport et environ 20 décollages par jour en direction du sud doivent être déplacés. Ces modifications entreront en vigueur le

31 mars 2016. Selon une étude de l'OFAC sur les nuisances sonores provoquées par les nouveaux tracés, la population concernée autour des deux aéroports ne subira que de faibles effets même si, à Bâle, quelques vols seront effectués de manière plus directe au-dessus de la ville de Bâle. La France et la Suisse examineront dans le cadre d'un comité de suivi la situation des décollages vers le sud grâce à un système de surveillance et vérifieront si nécessaire les mesures de protection.



Statistiques 2014

Plus de chiffres

Pour l'aéronautique, il existe des milliers de statistiques qui offrent, dans leur globalité, une vue d'ensemble de la situation de l'aéronautique mondiale et nationale. Dans notre rapport annuel, nous nous limitons aux chiffres les plus courants concernant l'aéronautique suisse et le bilan de sécurité de l'année 2014. Ci-après, encore quelques liens vers des données chiffrées plus détaillées :

Office fédéral de la statistique

Chiffres concernant l'aéronautique suisse

<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/07/blank/02/01.html>

Bilan d'activité 2014 de l'AESA (document pdf)

<http://easa.europa.eu/system/files/dfu/EASA%20Annual%20Activity%20Report%202014.pdf>

IATA: Rapport de sécurité 2014 (document pdf)

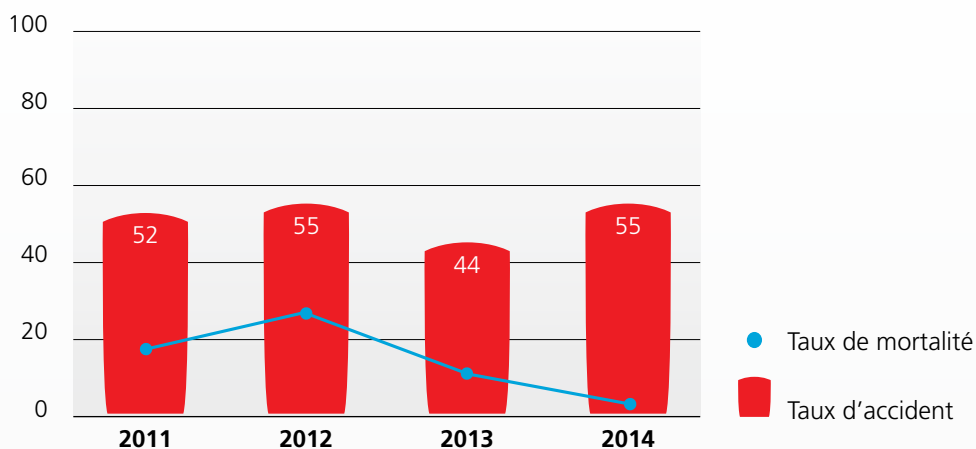
<http://www.iata.org/publications/Documents/iata-safety-report-2014.pdf>

OACI: Rapport de sécurité 2015 (document pdf)

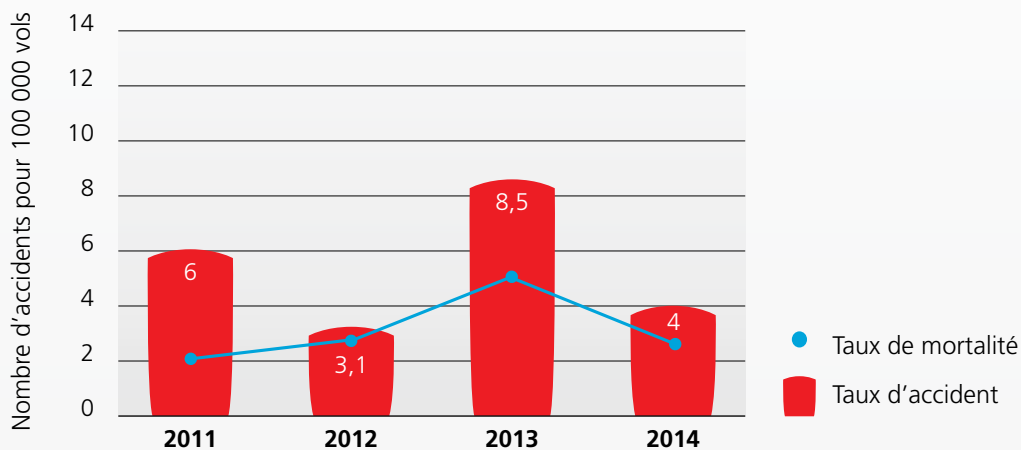
http://www.icao.int/safety/Documents/ICAO_Safety_Report_2015_Web.pdf



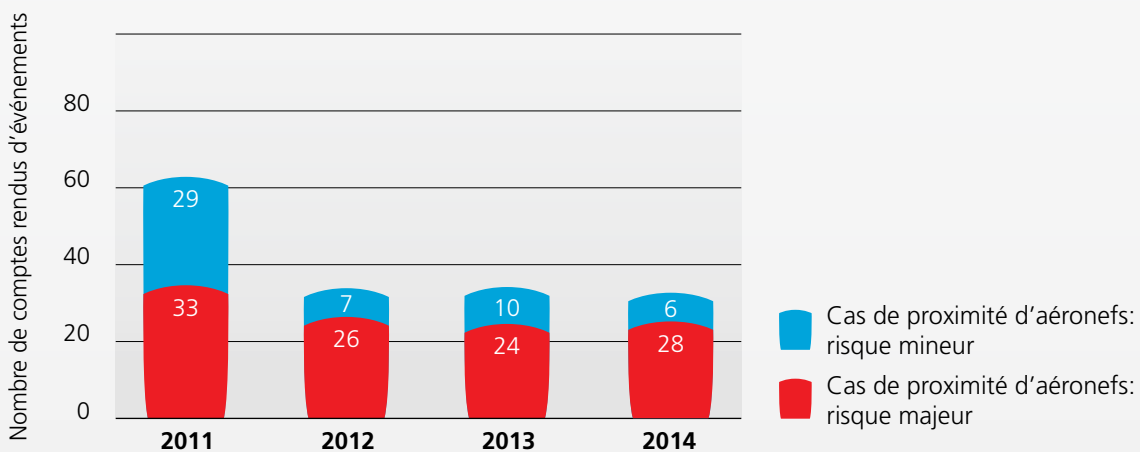
ÉVOLUTION DU TAUX D'ACCIDENTS ET DU TAUX DE MORTALITÉ AVIONS, PLANEURS ET BALLONS



TAUX D'ACCIDENTS, TAUX DE MORTALITÉ, HÉLICOPTÈRES, TOUTES CLASSES DE POIDS CONFONDUES



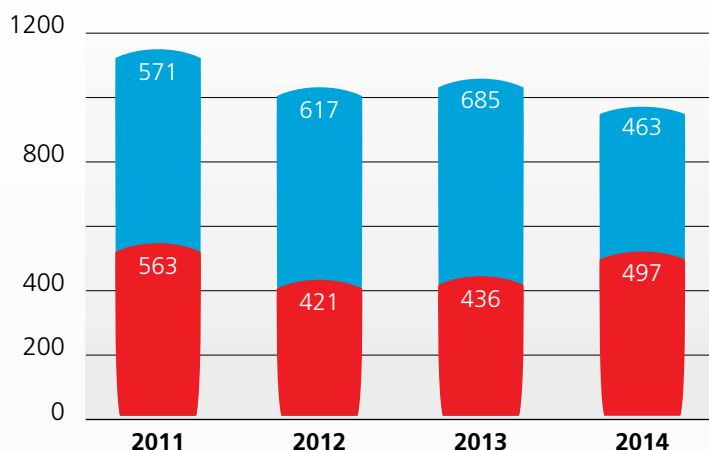
CAS DE PROXIMITÉ D'AÉRONEFS DANS L'ESPACE AÉRIEN AFFECTÉS D'UN RISQUE POTENTIEL



La classification des cas de proximité d'aéronefs affectés d'un risque mineur a changé depuis 2012

Domaines d'activité

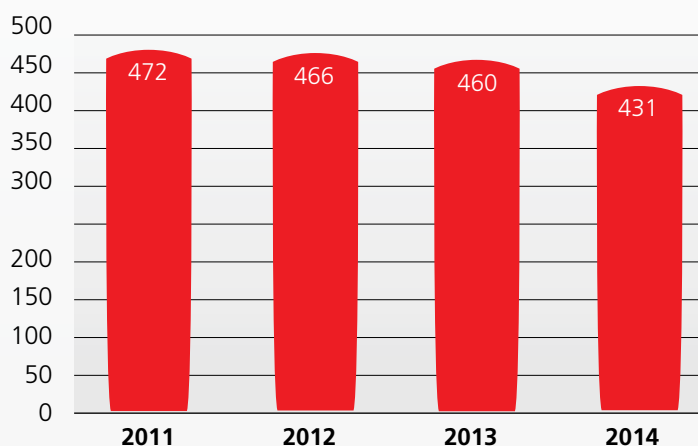
MISSIONS DE SURVEILLANCE DE L'OFAC



L'OFAC est en charge de la sécurité de l'aviation. Pour mener à bien son mandat, il réalise en permanence des inspections et des audits auprès de l'ensemble des acteurs de l'aviation des grandes compagnies aériennes jusqu'au moindre champ d'aviation.



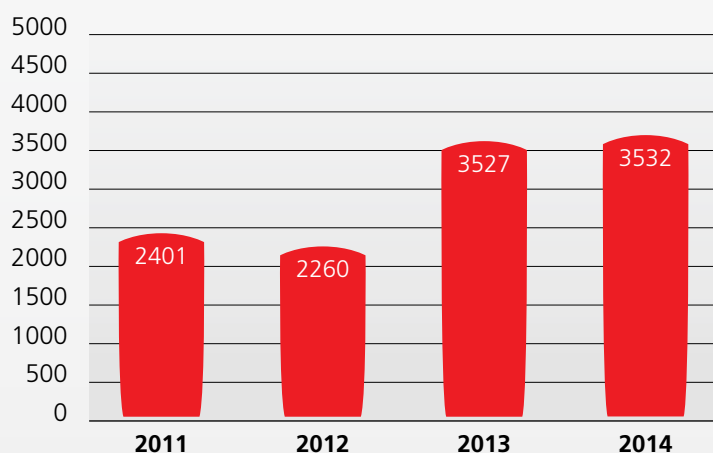
INSPECTIONS SAFA MENÉES PAR L'OFAC



L'OFAC réalise dans le cadre du programme européen SAFA des contrôles par sondage sur les avions étrangers qui font escale en Suisse. Ces inspections se déroulent sur l'aire de trafic des aéroports.



DROITS DES PASSAGERS: NOMBRE DE PLAINTES ADRESSÉES À L'OFAC



La Suisse applique les mêmes règles que l'UE en matière de droits des passagers victimes de retards importants, de refus d'embarquement ou d'annulation de leur vol. Les passagers s'estimant lésés dans leurs droits peuvent s'adresser à l'OFAC.



L00080
LIGHT - RUNWAY
TURNOFF - R

INSTALL CASSETE LAMP WITH
ADJUSTING SCREW
DO NOT TURN
FOR PRESENT ORIENTED HORIZONTAL

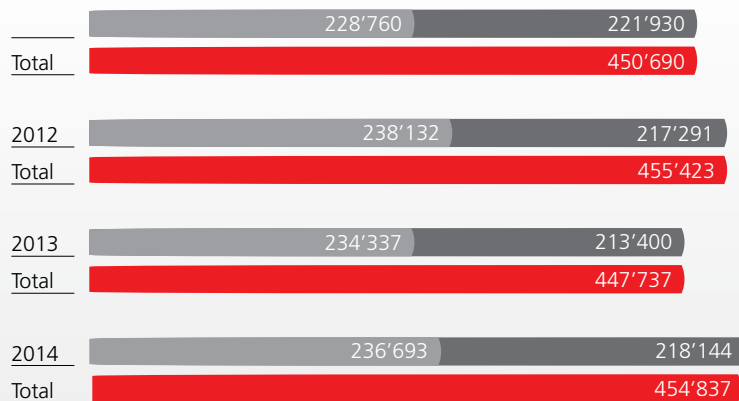
L00189
SIDE
L00190
LEFT
L00191
RIGHT

DO NOT TURN
FOR PRESENT ORIENTED HORIZONTAL

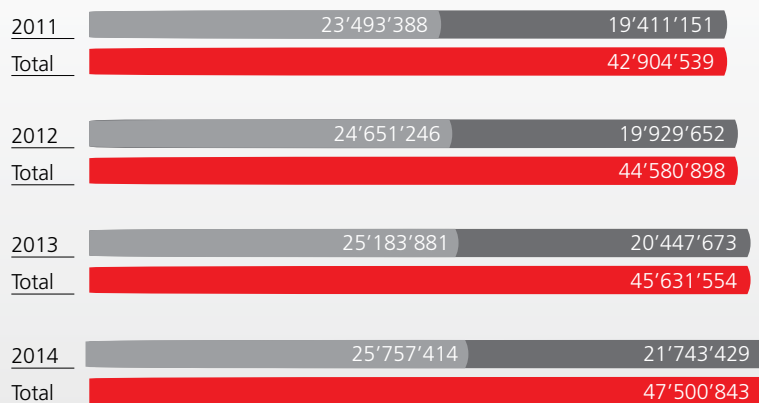
DO NOT TURN
FOR PRESENT ORIENTED HORIZONTAL

Faits et chiffres

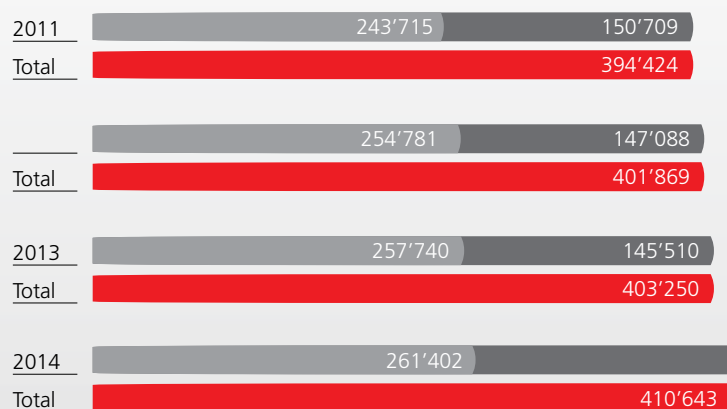
MOUVEMENTS (VOLS DE LIGNE ET CHARTER)



PASSAGERS (VOLS DE LIGNE ET CHARTER)



FRET ET POSTE (EN TONNES)



CONSOMMATION DE CARBURANT (EN TONNES)

	2010	2011	2012	2013
Carburant avitaillé en Suisse	1'390'824	1'531'805	1'523'116	1'539'963
Carburant consommé dans l'espace aérien suisse	580'808	600'634	592'820	582'264

ÉMISSIONS (EN TONNES)

	2010	2011	2012	2013
Dioxyde de carbone CO ₂	4'377'758	4'821'883	4'794'534	4'843'122
Oxydes d'azote NO _x	17'634	19'399	19'595	19'900
Monoxyde de carbone CO	6'702	7'347	7'096	6'921
Hydrocarbures HC	734	811	806	805

REGISTRE MATRICULE DES AÉRONEFS (AVIONS À MOTEUR RÉPARTIS PAR POIDS)

	2011	2012	2013	2014
> 5700 kg	299	294	290	284
2250 – 5700 kg	214	167	176	171
< 2250 kg	1'419	1'461	1'458	1'425
Total	1'932	1'922	1'924	1'880

	2011	2012	2013	2014
Avions à moteur	1'932	1'922	1'924	1'880
Hélicoptères	334	326	312	321
Planeurs	800	767	745	720
Motoplaneurs	254	255	255	258
Dirigeables	10	10	11	11
Ballons	379	377	373	366
Total	3'709	3'657	3'620	3'556

Mouvements d'aéronefs

2011

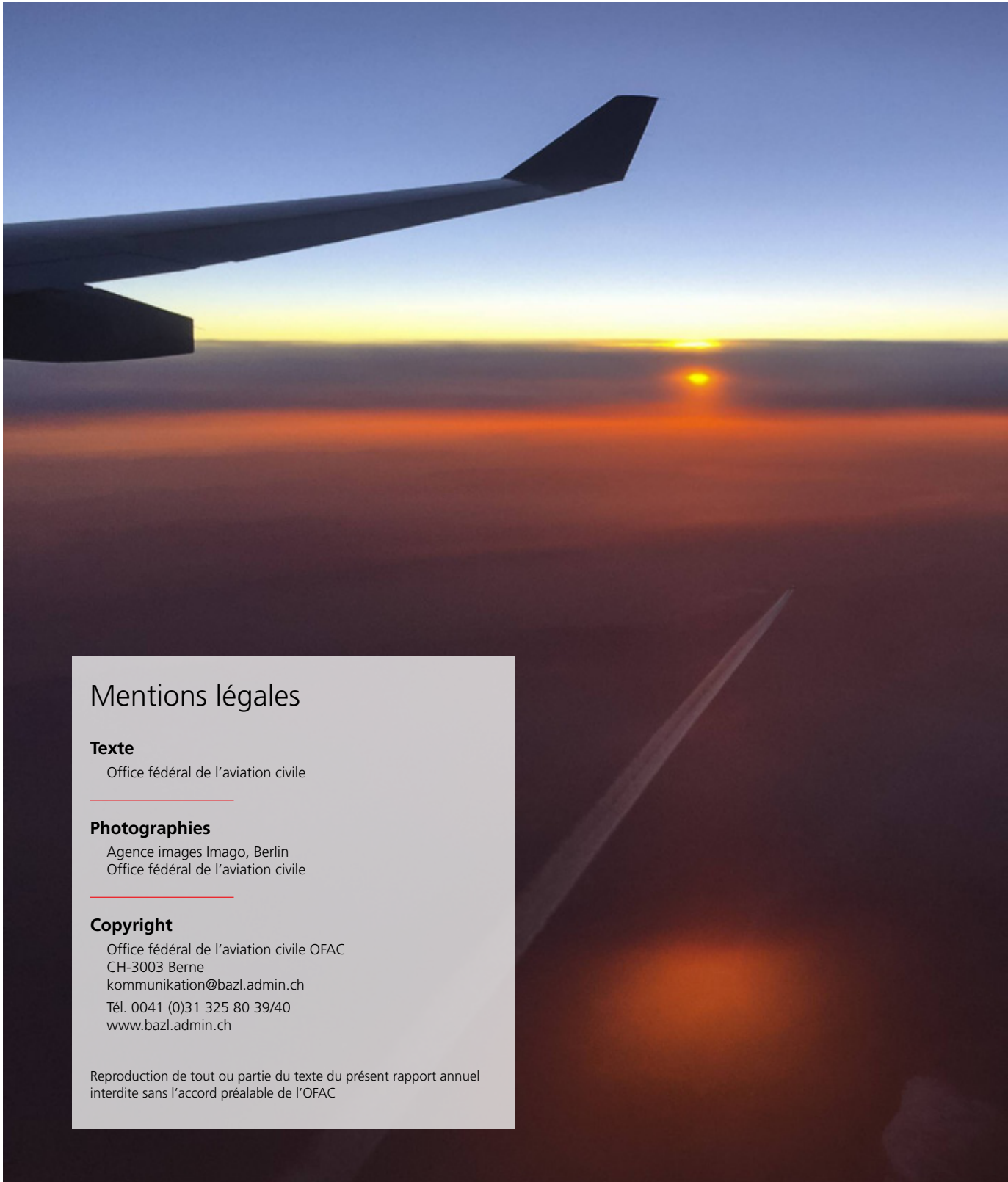
2012

		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	161'206	27'913	189'119	13'104'106	166'959	25'984	192'943	13'879'658
	Zurich	255'912	23'054	278'966	24'369'629	250'104	19'924	270'028	24'843'346
	Bâle-Mulhouse	74'048	17'574	91'622	50'30'964	69'716	21'958	91'675	5'332'479
	Total	491'166	68'541	559'707	42'504'699	486'779	67'866	554'646	44'055'483
Aérodromes régionaux	La Chaux-de-Fonds Les Eplatures	1952	13'455	15'407	8112	1860	9976	11'836	6083
	Ecuvillens	64	18'113	18'177	11'543	4	15'007	15'011	8906
	Lausanne-Blécherette	1559	37'319	38'878	45'538	1551	31'462	33'013	27'762
	Sion	11'963	32'073	44'036	31'879	12'491	28'785	41'276	27'698
	Lugano-Agno	8184	16'204	24'388	175'345	8214	13'448	21'662	177'415
	Berne-Belp	14'103	47'381	61'484	183'911	17'766	41'839	59'605	270'555
	Birrfeld	1382	74'872	76'254	15'834	1354	67'609	68'963	13'221
	Grenchen	4098	72'113	76'211	60'158	1556	77'704	79'260	62'144
	Bressaucourt	1585	3640	5225	1127	132	8983	9115	1486
	St.Gall-Altenrhein	5774	22'979	28'753	106'977	5833	23'017	28'850	127'287
	Samedan	8985	9747	18'732	16'565	7611	7244	14'855	12'006
	Total	59'649	347'896	407'545	656'989	58'372	325'074	383'446	734'563
Champs d'aviation	Divers	69'456	470'097	539'553	271'270	75'634	424'377	500'011	266'451
	Total	69'456	470'097	539'553	271'270	75'634	424'377	500'011	266'451
Total général		620'271	886'534	1'506'805	43'432'958	620'785	817'317	1'438'103	45'056'497

2013

2014

		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	163'769	24'998	188'767	14'418'729	16'7114	20'485	187'599	15'140'682
	Zurich	244'998	17'195	262'193	24'905'283	24'7240	17'701	264'941	25'506'289
	Bâle-Mulhouse	70'901	20'252	91'153	5'853'104	74'164	15'305	89'469	6'508'215
	Total	479'668	62'445	542'113	45'177'116	488'518	53'491	542'009	47'155'186
Aérodromes régionaux	La Chaux-de-Fonds Les Eplatures	1460	9622	11'082	5764	1556	10'387	11'943	5645
	Ecuvillens	0	18'392	18'392	9454	4	15'387	15'391	10'835
	Lausanne-Blécherette	942	39'436	40'378	13'354	1880	44'232	46'112	2618
	Sion	12'012	26'192	38'204	24'644	11'335	28'606	39'941	25'700
	Lugano-Agno	6917	13'341	20'258	151'645	6497	14'065	20'562	145'254
	Berne-Belp	16'904	36'877	53'781	257'321	14'504	37'097	51'601	192'465
	Birrfeld	926	69'297	70'223	13'571	1051	68'327	69'378	14'166
	Grenchen	1496	71'835	73'331	57'934	1423	72'652	74'075	58'972
	Bressaucourt	82	7613	7695	6084	140	8171	8311	6230
	St.Gall-Altenrhein	4353	24'949	29'302	96'053	4225	25'551	29'776	94'795
	Samedan	7460	8335	15'795	11'847	6396	7888	14'284	10'854
	Total	52'552	325'889	378'441	647'671	49'011	332'363	381'374	567'534
Champs d'aviation	Divers	72'500	414'176	486'676	250'081	84'537	443'008	527'545	264'586
	Total	72'500	414'176	486'676	250'081	84'537	443'008	527'545	264'586
Total général		604'720	802'510	1'407'230	46'074'868	622'066	828'862	1'450'928	47'987'306



Mentions légales

Texte

Office fédéral de l'aviation civile

Photographies

Agence images Imago, Berlin
Office fédéral de l'aviation civile

Copyright

Office fédéral de l'aviation civile OFAC
CH-3003 Berne
kommunikation@bazl.admin.ch
Tél. 0041 (0)31 325 80 39/40
www.bazl.admin.ch

Reproduction de tout ou partie du texte du présent rapport annuel
interdite sans l'accord préalable de l'OFAC



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Office fédéral de l'aviation civile OFAC
Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC
Federal Office of Civil Aviation FOCA