

CH L'AVIATION CIVILE SUISSE 2014



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

Allocution filmée du directeur	3
Présentation «L'OFAC»	4
Les drones sont parmi nous!	14
Autres dossiers 2013 – 2014	18
Rapport sur la sécurité 2013	23
Statistiques 2013	24
Mentions légales	32



Allocution filmée du directeur



 **Vidéo: Allocution du directeur** – Cliquer sur l'image pour lancer la vidéo

Avant-propos du directeur Peter Müller

Nous vous remercions de l'intérêt que vous portez à la dernière livraison du rapport annuel de l'Office fédéral de l'aviation civile. Si les engins sans pilote ou les drones y occupent une place centrale, ce n'est pas dû au hasard. Les drones suscitent la curiosité autant qu'ils posent de nouveaux défis pour l'industrie et pour l'activité de notre office.

De nouveaux engins volants apparaissent sans cesse dans le ciel: dernièrement, ce sont les drones. Et tous, du plus petit au plus grand, désirent se déplacer le plus librement possible dans les airs.

Nous tenons à ce que tous aient accès à l'espace aérien, tout en garantissant la sécurité.

Cela étant, de nouvelles réglementations sont parfois inévitables. Notre office s'engage cependant sur le plan national et international pour que ne soient édictées que les réglementations qui procurent un gain réel en termes de sécurité.

Que vous soyez pilotes, exploitants d'aéro-dromes ou mécaniciens, nous misons sur votre sens des responsabilités afin d'éviter l'asphyxie de l'aviation légère.



Ordonnance sur les atterrissages en campagne et PAM

Nouvelle ordonnance sur les atterrissages en campagne

En temps normal, les aéronefs décollent ou atterrissent sur des aérodromes. Lorsqu'ils atterrissent ou décollent en dehors des aérodromes, on dit qu'ils effectuent des atterrissages en campagne. Jusqu'à présent, il fallait déposer chaque année une demande à l'OFAC afin d'être autorisé à atterrir en campagne. Ces autorisations étaient surtout sollicitées par les entreprises effectuant du transport commercial par hélicoptère. Aux yeux des bénéficiaires et de l'autorité de surveillance, ces autorisations payantes renouvelables d'année en année avaient fait leur temps: près de 480 autorisations étaient délivrées chaque année quasiment sans examen matériel, ce qui occasionnait un travail administratif inutile.

Cette procédure ne prenait en outre pas suffisamment en considération les normes en vigueur en matière d'environnement et d'aménagement du territoire. Il n'existait

notamment aucune restriction pour les zones protégées d'importance nationale. Aujourd'hui, une nouvelle ordonnance est en vigueur, laquelle met fin à cette pratique administrative et régleme plus strictement les atterrissages en campagne dans les régions sensibles. Une autorisation est ainsi requise pour certains travaux aériens qui ne répondent pas à un intérêt général.

En concomitance avec l'adoption de l'OSAC, le Conseil fédéral a en outre décidé de mettre un terme au réexamen des places d'atterrissages en montagne (PAM) ordonné en 2000 dans le cadre du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique. Il est apparu au fil des ans que les positions étaient à ce point irréconciliables entre d'un côté les associations nationales de défense de la nature et de l'autre les acteurs locaux (communes, entreprises de transport par hélicoptère, guides de montagne) qu'il valait mieux maintenir le statu quo. Le Conseil fédéral a par conséquent décidé de conserver le statut actuel des PAM tout en ramenant le nombre maximal de PAM autorisées de 48 à 40.

Rapport sur la sécurité 2013

Le transport aérien est sûr

L'année dernière, les avions de ligne ont transporté plus de 3 milliards de passagers dans le monde, dont 800 millions rien qu'en Europe. Sur la même période, selon les chiffres de l'Association internationale du transport aérien (IATA), 210 personnes ont perdu la vie dans des accidents d'avion, ce qui représente un recul de 50 % par rapport à l'année précédente. Ces données montrent combien le transport aérien est devenu sûr. En Europe, aucun accident mortel n'a été à déplorer l'année dernière. Le plus grave accident survenu hors d'Europe en 2013 s'est produit le 17 novembre lorsqu'un Boeing 737 de la compagnie Tatarstan Airlines s'est écrasé à l'atterrissage à Kazan (Russie), causant la mort de 50 personnes.

Le nombre d'accidents dans l'aviation légère est resté stable par rapport à l'année précédente. On dénombre 44 accidents, qui ont coûté la vie à 15 personnes au total. Alors que l'on enregistrait un léger mieux sur le front des hélicoptères en 2012, l'été 2013 a été marqué par deux accidents mortels (qui ont fait chacun 4 morts) à quelques jours d'intervalle. Quatorze accidents ont été enregistrés en 2013, soit quatre de plus que l'année précédente.

On assiste en revanche à un net recul des accidents de planeurs en 2013 par rapport à

2012. On ignore pour l'instant si cette évolution est le fruit des campagnes de prévention menées par l'OFAC et les groupes et écoles de vol à voile. Seule une comparaison des chiffres sur plusieurs années permettra de le dire. Quoiqu'il en soit, le nombre d'accidents rapporté au nombre de mouvements d'aéronefs est plus parlant que la statistique sèche des incidents. En 2013, le taux d'accident de l'aviation suisse par millions de vol s'établissait à 43,84, contre 54,43 en 2012. On enregistre une tendance positive du côté des aéronefs légers de moins de 2250 kilos. Les chiffres de l'année 2013 sont inférieurs à la moyenne des trois dernières années. Depuis 2009, la tendance est à la baisse ou à la stabilité. Le trafic hélicoptère a connu en revanche une mauvaise année, le taux d'accident par 100'000 vols passant de 3,14 à 8,47.

Les cas d'entrée non autorisée dans un espace aérien sont en recul depuis 2011. On en dénombre 12 % de moins en 2013 qu'en 2012. Il semble que l'usage de plus en plus répandu du GPS par les pilotes privés ne soit pas étranger à cette embellie. Grâce à ces appareils, les pilotes s'aperçoivent suffisamment tôt qu'ils sont sur le point de pénétrer dans un espace aérien contrôlé.

Statistiques 2013

Des chiffres et des chiffres

Il existe des milliers de statistiques concernant l'aviation qui, dans leur ensemble, donnent un aperçu complet de l'aviation nationale et internationale. Le présent rapport annuel se limite aux données les plus récentes concernant l'aviation suisse et au bilan en matière de sécurité 2013. Les liens ci-après renvoient à des statistiques détaillées:

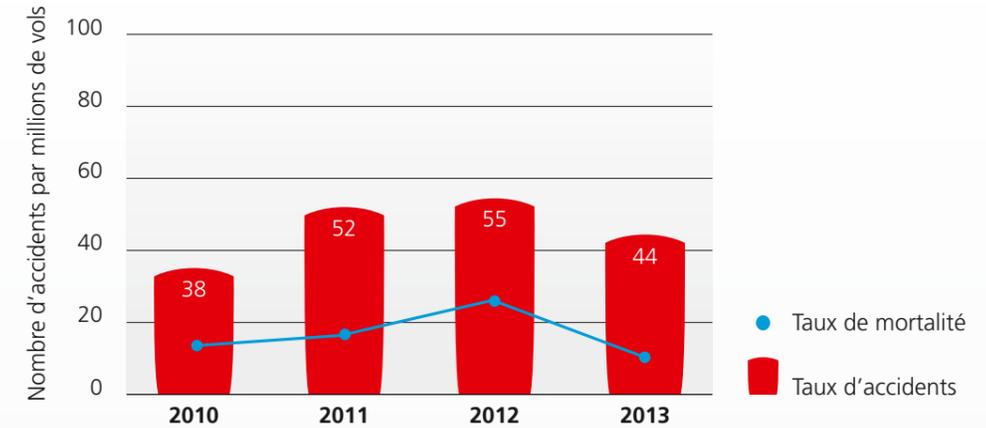
[Office fédéral de la statistique : les chiffres de l'aviation civile suisse](#)

[OFAC : statistiques détaillées concernant la sécurité de l'aviation civile suisse](#)

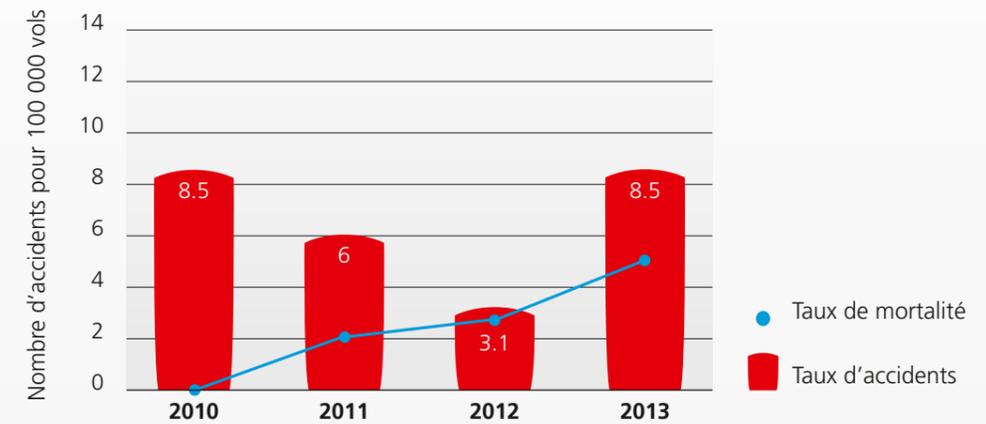
[IATA : statistiques détaillées sur le transport aérien mondial](#)



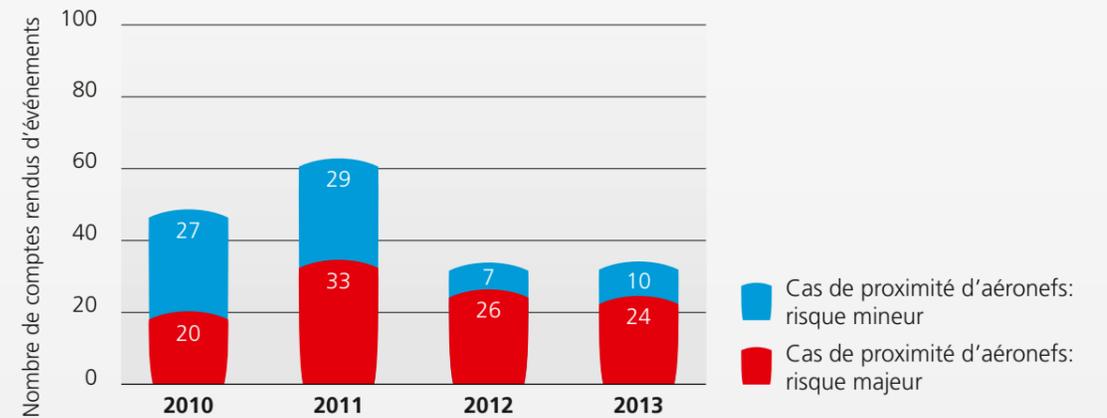
ÉVOLUTION DU TAUX D'ACCIDENTS ET DU TAUX DE MORTALITÉ AVIONS, PLANEURS ET BALLONS



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



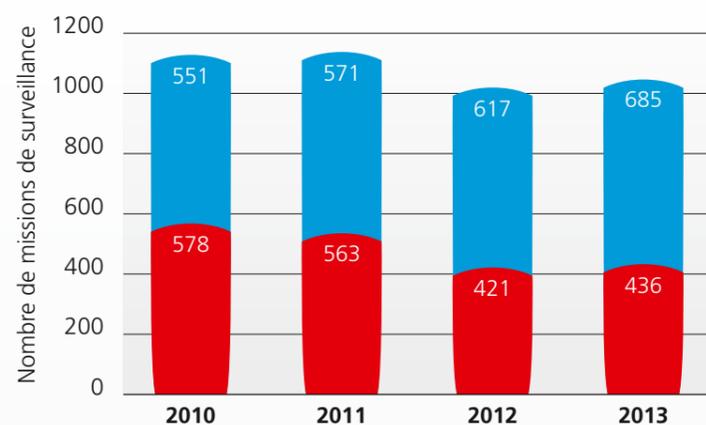
CAS DE PROXIMITÉ D'AÉRONEFS DANS L'ESPACE AÉRIEN AFFECTÉS D'UN RISQUE POTENTIEL



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
■ Audits

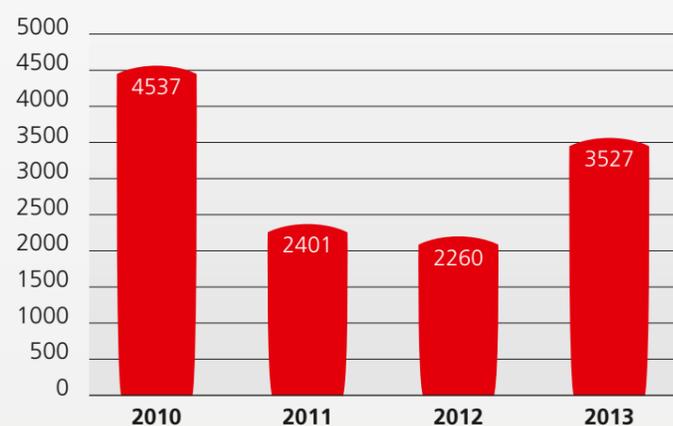
INSPECTIONS SAFA MENÉES PAR L'OFAC



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. Les constatations de catégorie 3 sont des constatations ayant une grande influence sur la sécurité.

● Cat. 2 et cat. 3
■ Nombre de contrôles

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.



Mentions légales

Texte

Office fédéral de l'aviation civile

Photographies

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

Vidéos

Office fédéral de l'aviation civile
EPF Zurich (Youtube)
Airbus Helicopter / Eurocopter

Copyright

Office fédéral de l'aviation civile OFAC
3003 Berne
kommunikation@bazl.admin.ch

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

OFAC

L'aviation civile Suisse
CH-3003 Bern
Tel. 031 325 80 39/40
www.bazl.admin.ch

8.13 2500 ISSN1662-3312



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