



Rapport sur la sécurité 2015

Le niveau de sécurité de l'aviation suisse reste élevé

Si l'on se fie uniquement aux statistiques de l'Association du transport aérien international (IATA), 2015 a été une bonne année pour la sécurité de l'aviation civile internationale. Le taux mondial d'accidents d'avions à réaction de fabrication occidentale s'est établi à un accident pour 3,1 millions de vols. Aucun décès n'est à déplorer. Ce bilan est certes moins bon que celui de l'année précédente mais représente une amélioration par rapport au taux observé sur cinq ans. Le constat est quelque peu différent si l'on prend en compte l'accident en France de l'Airbus de la compagnie Germanwings (150 morts) dont la chute a été délibérément provoquée par le co-pilote ou l'attentat contre un avion de ligne russe au-dessus du Sinaï (224 morts).

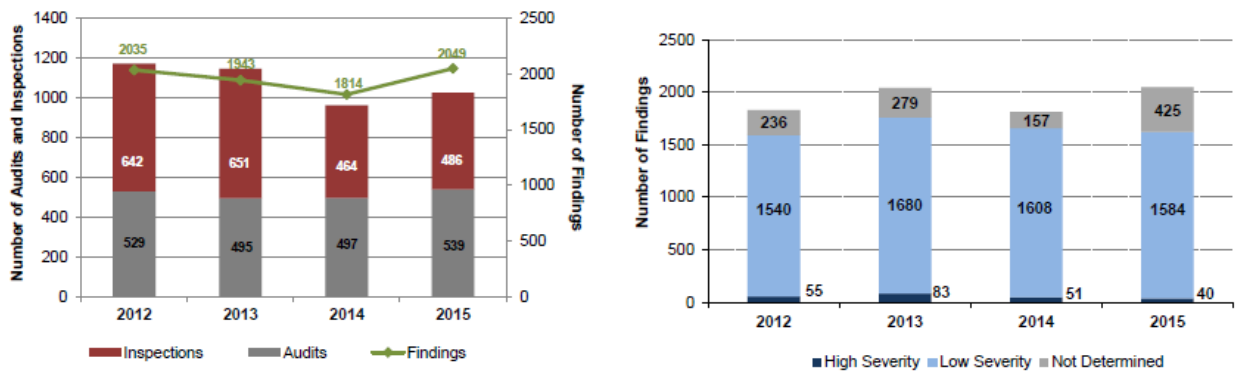
Le niveau de sécurité de l'aviation suisse reste très élevé. En 2015, l'aviation commerciale, catégorie avions à motorisation complexe (poids supérieur à 5,7 tonnes), n'a enregistré qu'un incident grave qui s'est produit au sol lors d'opérations de dégivrage. S'agissant du transport hélicoptéré, tant le taux d'accidents que le taux de mortalité ont poursuivi la baisse observée l'année précédente. Cela n'a toutefois pas empêché le taux d'accidents de l'aviation suisse de passer de 55,2 cas à 70,4 cas par million de vols. On a dénombré en 2015 48 accidents, dont 7 mortels. La quasi-totalité des accidents (98 %) concerne l'aviation légère (aéronefs de moins de 2,25 tonnes). Pour cette catégorie, le taux d'accidents s'élève à 112 cas par million de vols. La majorité de ces accidents est due à une perte de contrôle, à des problèmes de moteur ou à des sorties de pistes (au décollage ou à l'atterrissage).

La grande complexité de l'espace aérien suisse conjuguée à d'importants pics de trafic se traduit par de nombreuses infractions aux règles d'utilisation de l'espace aérien et par un risque accru de quasi-collision. Pour des questions de sécurité, la simplification de la structure de l'espace aérien dans le cadre d'une nouvelle stratégie en matière d'espace aérien est indispensable, même si elle ne sera pas facile à mener à bien. Il s'agit notamment de concilier les revendications parfois contradictoires des parties prenantes - des compagnies aériennes en passant par les parapentistes. À cela s'ajoutent des projets tels que la possibilité d'effectuer des vols IFR dans les espaces aériens de classe G sans recours au contrôle de la circulation aérienne ou le Low Flight Network, qui contribuent à complexifier l'espace aérien.

Le nombre de cas de non-respect de l'espace aérien a progressé de 50 % en 2015, en particulier dans la région de l'aéroport de Zurich où 117 cas ont été enregistrés contre 67 l'année précédente. Les cas de non-respect de l'espace aérien ont également progressé en Suisse centrale, à Lugano et à Meiringen alors qu'ils ont légèrement reculé à Berne, à Genève et à Altenrhein. La majorité des incidents annoncés (228) concernaient des avions suisses, mais on dénombre aussi 45 avions allemands fautifs. L'année dernière, l'OFAC a sensibilisé par différents canaux les pilotes et les groupes de vol à cette situation insatisfaisante.

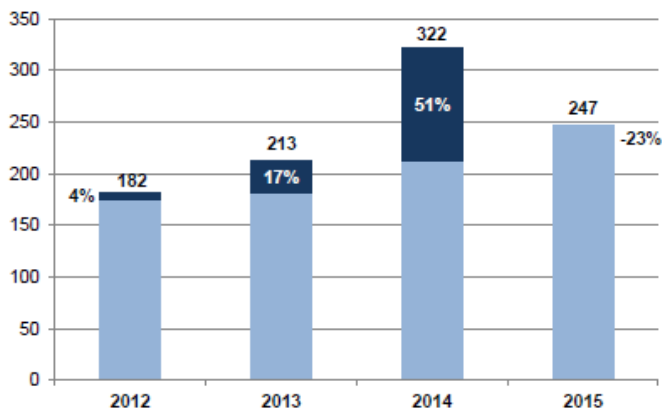


Missions de surveillance de l'OFAC 2015



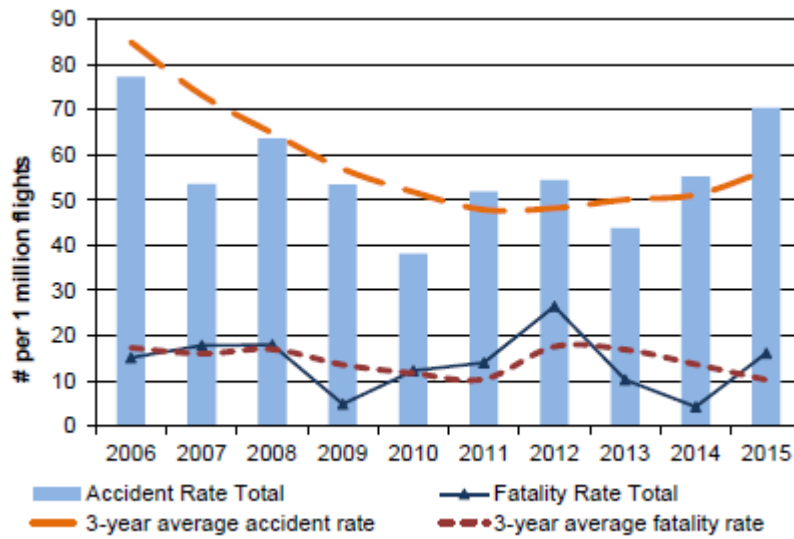
Le nombre d'inspections et d'audits menés par l'OFAC auprès de l'industrie de l'aviation a légèrement progressé par rapport à 2014 mais reste inférieur aux chiffres des années antérieures, en cause notamment l'entrée en vigueur de réglementations européennes qui ont mobilisé davantage les inspecteurs à l'interne.

Comptes rendus volontaires (SWANS)



Le nombre de comptes rendus volontaires a reculé de 23 % par rapport à l'année précédente. Ce recul s'explique par le net repli des notifications de lanceurs d'alerte qui émanaient en 2014 d'une seule entreprise. La plupart des notifications portent sur des incidents ayant pour cadre l'aviation légère : non-respect des règles d'utilisation de l'espace aérien, conflits avec le service de la navigation aérienne, rapprochements dangereux ou erreurs opérationnelles. Comme les années précédentes, l'OFAC a publié certains comptes rendus ayant valeur d'exemple. En 2016, le système de comptes rendus prévu par la réglementation européenne (règlement (UE) n° 376/2014) a pris le relais de SWANS.

Taux d'accidents dans l'aviation civile suisse



Le taux d'accidents a progressé par rapport à l'année précédente pour atteindre 70 accidents par millions de vols (tous aéronefs et toutes classes de poids confondus excepté les hélicoptères). La responsabilité de cette augmentation incombe en premier lieu à l'aviation légère. Le taux moyen sur trois ans est à nouveau supérieur au taux des années précédentes même s'il reste nettement inférieur au taux d'il y a dix ans. Le taux de mortalité a crû en 2015 à 16 par millions de vols. Sur trois ans, la tendance est toutefois à la baisse. Le taux d'accidents d'aéronefs de plus de 5,7 tonnes est de 4 par millions de vols. Le dernier accident mortel avec cette catégorie d'aéronefs remonte à dix ans.

Le taux d'accidents d'hélicoptères toutes classes de poids confondues a de nouveau baissé. Le taux sur trois ans est encore sous l'influence de l'année 2013 mais continue à reculer. Six accidents dont un mortel ont été enregistrés en 2015.

