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
Communication

12 juillet 2006

Statistique des cas de proximité d'aéronefs dans l'espace aérien suisse (airprox) 2005

Définition de l'airprox

Afin d'assurer la sécurité de la circulation aérienne, les autorités de l'aviation civile internationale ont défini des distances minimales de séparation entre les aéronefs volant selon les règles de vol aux instruments (IFR). Il incombe aux services de la navigation aérienne de veiller à ce que les aéronefs respectent ces distances. En revanche, dans le cas des avions volant selon les règles de vol à vue (VFR), les pilotes sont eux-mêmes responsables de la prévention des collisions et appliquent le principe «voir et éviter».

Selon la définition adoptée sur le plan international, on dit qu'il y a airprox lorsque, de l'avis d'un pilote ou du personnel du contrôle de la circulation aérienne, la distance entre des aéronefs ainsi que leurs positions et vitesses relatives ont été telles que la sécurité des aéronefs en cause peut avoir été compromise. Les services de la navigation aérienne et les compagnies sont tenus de signaler ces incidents à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et au Bureau d'enquêtes sur les accidents d'aviation (BEAA).

L'enquête liée à un airprox

Les airprox signalés sont traités par une instance spécialisée, la Commission ATIR (ATIR pour Air Traffic Incident Report) composée de représentants de l'OFAC et de Skyguide, de pilotes militaires et civils ainsi que de représentants des associations professionnelles des contrôleurs aériens et des pilotes. La Commission est chargée de déterminer les causes des airprox. Le cas échéant, elle adresse des recommandations de sécurité à l'OFAC afin de prévenir la survenance de ce genre d'incidents. La Commission ATIR n'a par contre pas pour vocation de punir ou de désigner les responsables; son unique préoccupation est l'amélioration de la sécurité aérienne en Suisse.

La Commission ATIR est également chargée de classifier les airprox suivant les exigences réglementaires de sécurité (ou ESARR) édictées par Eurocontrol (Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne):

- Risque A: Risque de collision: risque inhérent à un cas de proximité d'aéronefs dans lequel un grave risque de collision a existé
- Risque B: Sécurité non assurée: risque inhérent à un cas de proximité d'aéronefs dans lequel la sécurité des aéronefs peut avoir été compromise
- Risque C: Aucun risque de collision: cas de proximité d'aéronefs dans lequel aucun risque de collision n'a existé.
- Risque D: Risque non déterminé: risque inhérent à un cas de proximité d'aéronefs pour lequel on ne dispose pas de renseignements suffisants pour déterminer la gravité de ce risque, ou pour pouvoir aboutir a des conclusions ou pour lequel des témoignages contradictoires ont empêché de conclure.
- Risque E: Aucune incidence sur la sécurité: cas de proximité d'aéronef où la sécurité n'a pas été compromise.

Le BEAA enquête sur les incidents pour lesquels un grave risque de collision a existé ou dont on suppose qu'ils sont susceptibles d'être classés A. La commission ATIR était dirigée par le BEAA jusqu'en août 2005, date à laquelle l'OFAC a pris le relais.

Commentaire sur la statistique 2005 des airprox

Le nombre d'airprox signalés est en recul de deux unités par rapport à l'année précédente et s'établit à 75 en 2005, soit une baisse de 2,6%. Dans le même temps, les mouvements de vol ont progressé de 3,2%. Ce résultat peut s'expliquer par les mesures prises, comme les campagnes de sensibilisation menées au plan international auprès des pilotes et des services de la navigation aérienne.

Les principales causes des airprox signalés l'année dernière:

- Violations de l'espace aérien par les pilotes volant à vue
- Inobservation des hauteurs de vol attribuées et
- Inobservation par les pilotes des indications des services de la navigation aérienne

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
Communication

Statistique des airprox 1994 - 2005

Année	**1994**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**
Total airprox	**11**	**20**	**14**	**22**	**20**	**29**	**46**	**47**	**49**	**65** (+18)*	**77**	**75**
Risque A	6	2	2	2	4	12	22	13	15	25 (+3)*	16	9 **
Risque B	4	12	6	9	8	6	14	10	6	10 (+6)*	12	22
Risque C	-	4	6	5	6	11	7	24	28	30 (+9)*	45	39
Risque D	1	2	0	6	2	0	2	0	0	0	4	5
Total des vols IFR	976'680	1'024'919	1'069'424	1'119'826	1'224'425	1'266'204	1'352'319	1'324'578	1'287'862	1'287'665	1'328'054	1'370'437
Nombre d'airprox par 100 000 vols	1,1	2,0	1,3	2,0	1,6	2,3	3,3	3,5	3,9	5,0 (6,4)*	5,8	5,5

***** Nombre d'airprox dans l'espace aérien E (secteur ARFA)

****** 9 incidents sont sous investigation du BEAA; leur classification n'a pas encore été établie

Remarque: les 21 cas classés dans la classe E ne sont pas pris en compte dans la statistique car, selon la définition adoptée sur le plan international, ils ne remplissent pas les critères d'un airprox.