

Renforcement de
la surveillance de Swissair
et de Crossair

**Assurer la sécurité
de l'aviation même en
période troublée**

Malgré les incertitudes qui ont accablé Swissair et Crossair l'automne dernier, il s'est agi d'assurer continuellement une exploitation sans faille. L'OFAC a donc intensifié sa surveillance des deux compagnies au vu des circonstances spéciales où elles évoluaient.

Ils travaillaient depuis des années pour une entreprise qui avait valeur d'emblème bien au-delà de la branche et des frontières nationales. Ils étaient fiers d'en être et d'avoir, par leur travail, contribué à cette réputation. Etant donné l'importance de la compagnie, l'idée qu'un jour elle pourrait ne plus exister paraissait si étrange qu'ils n'auraient même pas osé y songer. Il n'est pas difficile d'imaginer l'état d'esprit d'un collaborateur de Swissair au milieu d'octobre 2001, sachant que «son» entreprise ne vivrait plus que jusqu'au moment où le successeur serait «ready for takeoff». Mais les perspectives incertaines n'étaient pas réservées au personnel de Swissair; les collaborateurs de Crossair ne savaient pas davantage sous quelle forme et avec quelles structures leur entreprise travaillerait au printemps de 2002.

Les expériences comparables faisaient défaut

Dans ces circonstances, les deux entreprises risquaient de présenter des lacunes dangereuses, pouvant selon leur nature et leur densité donner lieu à des situations où la sécurité n'aurait plus été assurée. Pour l'OFAC en sa qualité d'autorité de contrôle, il n'en fallait pas plus pour renforcer sans délai la surveillance exercée sur elles. Ce fut fait aussi bien au plan technique (organisation de l'entretien) que dans le domaine opérationnel (opérations de vol). Plusieurs inspecteurs de l'OFAC se sont

consacrés entièrement à cette tâche, qui comprenait en particulier les activités ci-après: analyses quotidiennes des rapports techniques et opérationnels, avec au besoin la prise de mesures correctrices, contrôles hebdomadaires de l'état de préparation de la flotte et, tous les sept jours également, inspections d'appareils et de l'équipage immédiatement avant le décollage ou après l'atterrissage («Ramp Checks»).

De plus, des séances de coordination régulières ont réuni l'OFAC et les responsables des divisions Opérations de vol, Instruction, Entretien, Services au sol et Assurance de la qualité. Ainsi l'office est resté continuellement informé sur la façon dont les choses se passaient chez Swissair et chez Crossair. Il pouvait intervenir lorsque par exemple le processus de constitution de la nouvelle société faisait apparaître des divergences possibles par rapport aux normes européennes des Autorités conjointes de l'aviation (JAA), appliquées également en Suisse. Ainsi les adaptations et corrections de détail étaient faites à temps. Par ailleurs, il va sans dire que le programme «normal» des inspections et entretiens réguliers n'était pas oublié.

Car si on peut croire que «il n'y a qu'à transférer le savoir-faire de Swissair à la nouvelle société», dans la réalité, les choses ne sont pas si simples. Cela se comprend si l'on songe que c'est la première fois au monde que l'on tente de transformer en six mois une compagnie d'aviation régionale en une compagnie intercontinentale. Il ne faut en outre pas sous-estimer l'aspect humain, soit l'intégration du personnel qui appartenait à deux entreprises de cultures partiellement différentes. Malgré les difficultés, les efforts de tous ont permis de surmonter les obstacles organisationnels et structurels sur la voie d'accès au décollage, de sorte qu'à la fin de 2001, l'horaire jouait encore.

Trois années encore

Mais la mise sur pied de la nouvelle société sera loin d'être terminée avec la reprise des liaisons long-courriers à la fin de mars 2002, de sorte que la surveillance renforcée et le suivi de Crossair devraient être maintenus durant encore au moins trois ans. Il faut bien entendu non seulement aider la nouvelle société à prendre l'air sans encombres, mais aussi faire en sorte qu'elle s'y maintienne.

