



Dans leurs rétrospectives de l'année dernière, maints chroniqueurs ont qualifié 2001 d'année des catastrophes. Les attentats du 11 septembre aux Etats-Unis, la crise de Swissair, la tuerie de Zoug, le grave accident survenu dans le tunnel du Gothard et la chute d'un Jumbolino de Crossair près de Basersdorf sont des événements qui restent profondément gravés dans les mémoires.

En considérant cette énumération, on comprendra aisément que pour l'OFAC, l'année écoulée fut à la fois unique en son genre et extrêmement pesante. Dans toute son histoire, notre office n'a sans doute jamais été autant sollicité. Sans rien vouloir minimiser, ni introduire des catégories inopportunes - il y a eu des victimes partout - il faut bien admettre que la débâcle de Swissair a été pour nous une épreuve majeure.

Les difficultés croissantes de la compagnie nationale d'aviation étaient certes au centre de nos préoccupations depuis quelque temps déjà; mais les événements survenus au début du mois d'octobre, jusqu'à l'épisode lamentable du grounding, nous ont contraints à redéfinir nos priorités. Il a fallu mobiliser jusqu'aux dernières ressources pour maintenir la Suisse dans le réseau mondial du trafic aérien. Dans un suprême effort, auquel se sont associés les milieux politiques et économiques, on a réussi à lancer une nouvelle compagnie suisse d'aviation fondée sur Crossair.

Dans l'intervalle, nous avons parcouru une bonne partie du chemin menant au décollage, même s'il faut encore attendre quelque temps jusqu'à ce que la nouvelle compagnie puisse vraiment «voler de ses propres ailes». Je tiens avant tout à remercier ici les collaborateurs et collaboratrices de l'OFAC pour leurs efforts et leur persévérance sans lesquels l'office n'aurait pas pu jouer son rôle «d'assistant» à la naissance de la nouvelle entreprise. Ils ont ainsi prouvé, s'il le fallait encore, que l'administration est, depuis longtemps, en mesure d'intervenir avec souplesse et détermination lorsque les circonstances l'exigent.

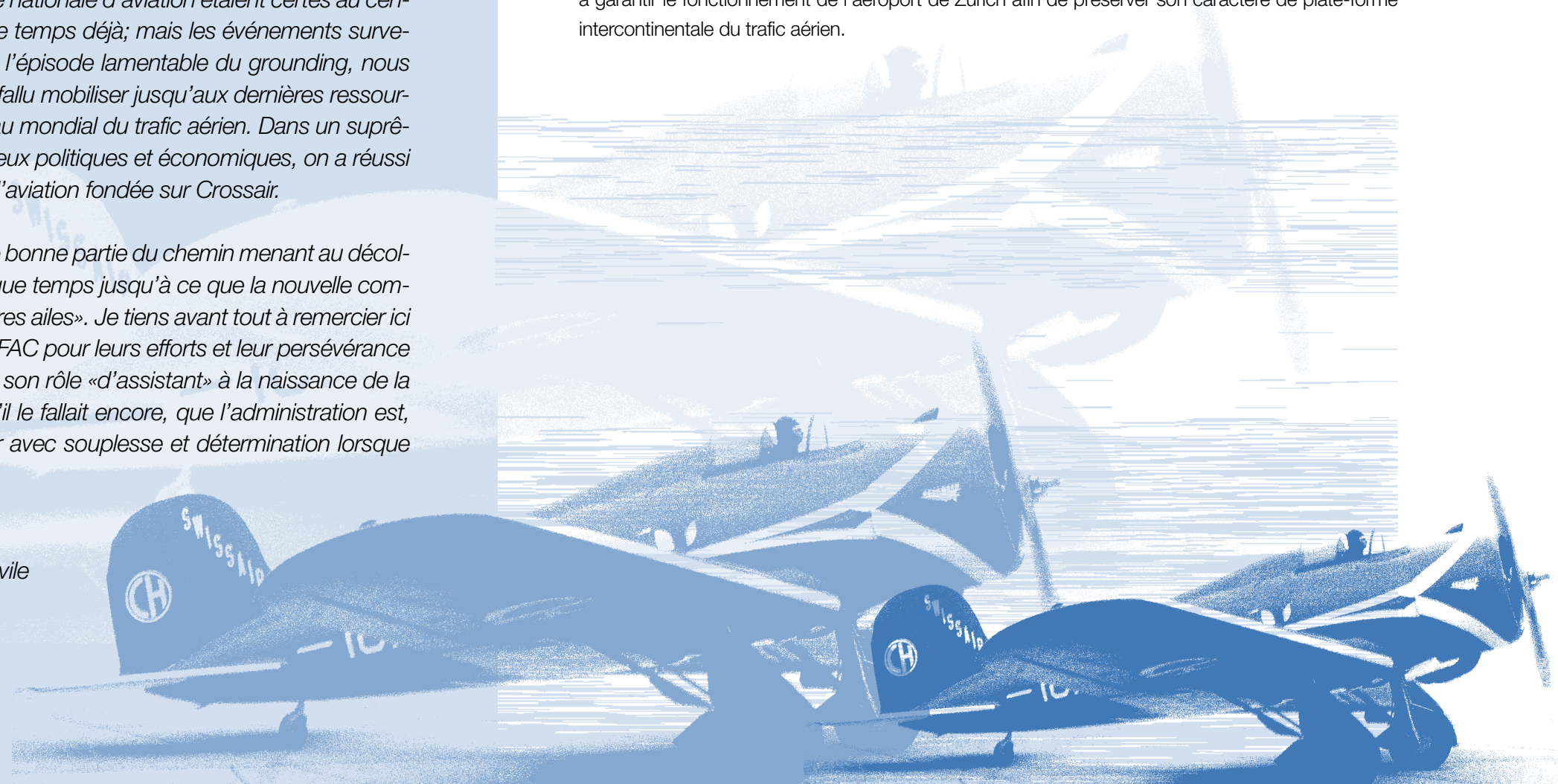
André Auer
Directeur de l'Office fédéral de l'aviation civile

Surmonter la crise: clouée au sol le rôle de l'OFAC

L'aviation civile suisse a vécu en 2001, avec la débâcle de Swissair, sa plus grave crise à ce jour. La gestion de celle-ci et les efforts déployés pour mettre sur pied une nouvelle compagnie d'aviation ont représenté un rude défi pour toutes les personnes concernées. Quant à l'OFAC, en sa qualité d'autorité nationale de surveillance, il a dû prendre des mesures particulières.

«Swissair au sol: rien ne va plus», tel était le titre d'un article consacré au grounding du 2 octobre 2001, paru dans un grand journal suisse. Tandis que la population prenait avec stupeur connaissance des événements dramatiques qui frappaient un symbole national, les professionnels de l'aviation se rendaient subitement compte que cette crise aux dimensions uniques pour notre pays risquait non seulement de faire disparaître des dizaines de milliers d'emplois, mais encore de sonner le glas du trafic aérien public en Suisse.

A l'issue d'une réunion organisée en toute hâte, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et l'OFAC ont conclu le jour même que, pour des raisons tant socio-politiques qu'économiques, les pouvoirs publics devaient avant tout s'attacher à garantir le fonctionnement de l'aéroport de Zurich afin de préserver son caractère de plate-forme intercontinentale du trafic aérien.



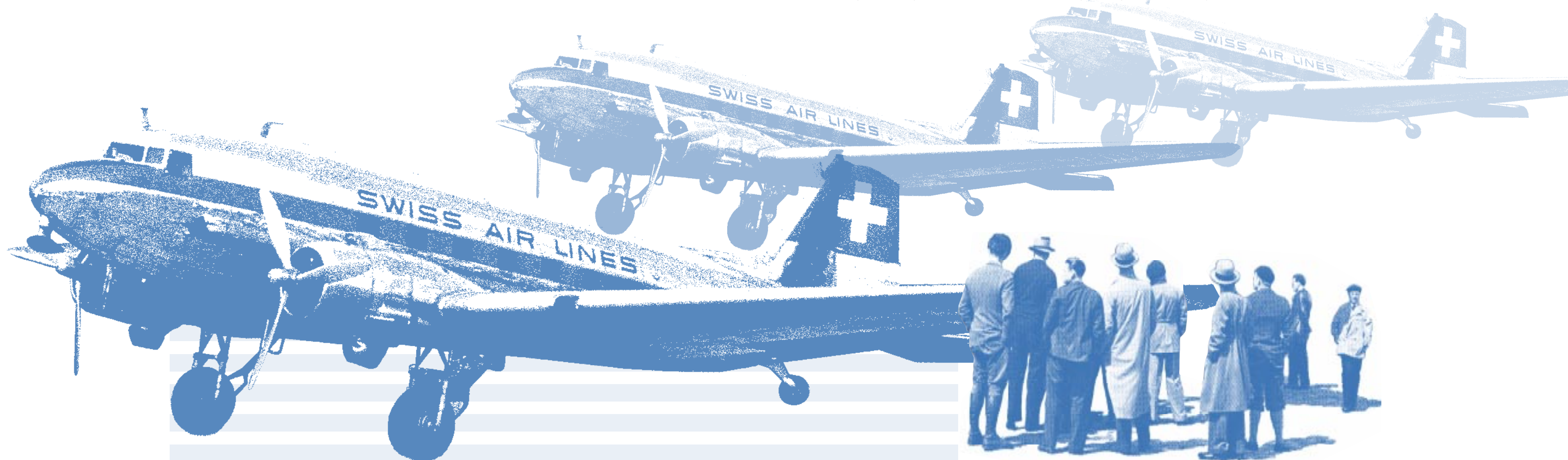
Il était dès lors indispensable que certaines filiales du groupe SAir restent opérationnelles, notamment Atraxis (système de réservation, services d'information de vol), Swissport (services d'escale et d'assistance au sol), SR Technics (entretien) ainsi que Swisscargo et Cargologic (gestion du trafic marchandises). Ensuite il fallait éviter que la Suisse perde entièrement sa place au sein du réseau aérien mondial. Pour réaliser ces objectifs, approuvés par le Conseil fédéral, il fallait intervenir rapidement à deux niveaux: d'abord en accordant à Swissair un prêt de 450 millions de francs, décidé par le gouvernement, jusqu'au changement d'horaire de la fin du mois d'octobre, étant donné que l'économie privée n'était pas disposée à s'engager; puis en octroyant à Crossair les autorisations provisoires nécessaires pour reprendre immédiatement une partie du réseau de Swissair.

Il a ainsi été possible de transférer progressivement la gestion des vols de Swissair à la nouvelle compagnie suisse issue de Crossair. On s'est assuré du même coup le temps nécessaire pour mettre au point cette solution durable. Le prêt d'un milliard de francs consenti à Swissair à la fin d'octobre par le Conseil fédéral s'inscrit dans la même optique: la compagnie nationale obtenait ainsi les moyens de poursuivre l'exploitation de ses vols long-courriers jusqu'au printemps de 2002.

De «Pont aérien» à «Big Lift»

Afin de coordonner les démarches devant aboutir à la création d'une nouvelle compagnie aérienne nationale et d'abrèger au maximum les flux d'information, le Conseil fédéral a décidé d'instituer un comité intitulé «Luftbrücke» (pont aérien). Dirigé par l'Administration fédérale des finances, il réunissait des représentants de la Chancellerie fédérale, de trois départements (DFAE, DFJP, DDPS), du Secrétariat d'Etat à l'économie, de l'OFAC, des grandes banques UBS et CSG, des cantons de Zurich, Bâle-Ville et Genève, des trois aéroports nationaux, des syndicats, de Swissair et de Crossair, ainsi que le commissaire au sursis concordataire. De plus, l'OFAC a envoyé des représentants dans les deux groupes de projet formés par le comité, soit «Monitoring opérations de vol» et «Infrastructures aéroports». Chacun de ces deux groupes avait ses priorités: le premier, faire l'inventaire des moyens requis et fixer l'affectation du prêt de la Confédération pour les opérations de vol; le second, assurer la continuité des services offerts dans les aéroports et la réorganisation des entreprises au sein du groupe SAir.

Vu le nombre inouï des questions auxquelles était confrontée l'autorité de surveillance, l'OFAC a décidé d'instituer sa propre task force, nommée «Big Lift». Celle-ci réunissait des experts des cinq divisions de l'office (Entreprises de transport aérien, Entreprises aérotechniques, Planification de l'infrastructure, Installations, Formation aéronautique et licences), des membres de deux centres de compétences (Affaires internationales et Droit) ainsi que de l'état-major.



Une multitude de questions

Les questions que «Big Lift» devait résoudre couvraient pratiquement tout le spectre de l'aviation civile: dans quelle mesure des appareils de Swissair ou de Crossair risquent-ils d'être bloqués à l'étranger en raison des créances non honorées par Swissair? Sous quelle forme transférer le savoir-faire à Crossair pour lui permettre d'obtenir une licence de transporteur aérien élargie au trafic long-courrier (Air Operator Certificate, AOC)? Comment doit se faire l'octroi des concessions pour les anciennes lignes de Swissair? Quelle doit être la taille de la nouvelle compagnie pour que l'aéroport de Zurich conserve sa fonction de plate-forme intercontinentale du trafic aérien et que Swissair Technics soit suffisamment occupée pour survivre? La rallonge financière apportée par la Confédération est-elle compatible avec le droit communautaire qui s'appliquera aussi à la Suisse après l'entrée en vigueur des accords bilatéraux en 2002?

Outre qu'il lui fallait répondre à toutes ces questions, l'OFAC a dû en particulier étudier le business plan de la nouvelle compagnie, informer certaines autorités aéronautiques étrangères de l'évolution des choses, examiner les demandes de concessions de Crossair avant de les transmettre au DETEC et, faisant suite à des plaintes, déterminer si les tarifs offerts par Swissair ne violaient pas l'interdiction de dumping inscrite dans l'accord relatif au prêt de la Confédération. A cela s'est ajouté un flot de travaux administratifs, car il s'agissait de répondre aux innombrables interventions émanant de citoyens indignés ou inquiets, ainsi que des députés au Parlement fédéral. Autre tâche et non la moindre, il a fallu préparer avec d'autres services fédéraux le message du Conseil fédéral pour la session spéciale de la mi-novembre, où les deux Chambres ont adopté aussi bien le prêt de 1,45 milliard de francs que la participation de la Confédération à la nouvelle compagnie d'aviation à hauteur de 600 millions de francs.

Outre ces graves problèmes, il convient de relever l'accident de l'avion Crossair en provenance de Berlin qui s'est écrasé près de Bassersdorf, fin novembre, et a causé la mort de 24 personnes. Ce tragique accident a frappé Crossair et l'OFAC dans une période très difficile, étant donné que les personnels respectifs venaient d'être confrontés à de fortes charges de travail. Malgré cette nouvelle pression psychique et physique, l'accident n'a pas eu d'effets négatifs qui auraient entravé la mise en place de la nouvelle compagnie.

Eclaircie à l'horizon

Pour l'OFAC comme pour les autres services administratifs et les milieux économiques impliqués, la tâche ne fut ni facile ni agréable: il s'agissait de rien moins que de participer aux efforts déployés pour surmonter la crise la plus grave dans l'histoire de l'aviation civile suisse. Du moins constate-t-on que dans la préparation au décollage d'une nouvelle compagnie aérienne nationale, l'horizon s'est progressivement éclairci vers la fin de l'année et que l'on a évité à l'aviation civile suisse de tomber dans l'insignifiance.

