



A l'image de Phénix, la nouvelle compagnie d'aviation Swiss est née le 31 mars 2002 sur les cendres du SAir Group. Ce n'était sûrement pas un hasard si le projet devant aboutir à la création de Swiss portait le nom de cet oiseau légendaire, ressuscité des flammes et symbole du renouveau. Après une reconstruction digne des travaux d'Hercule, les choses sérieuses vont, dès cet instant, réellement commencer pour la nouvelle compagnie. En effet, la Confédération se montre claire d'entrée de jeu: Swiss doit voler de ses propres ailes dès que son financement public initial permet de la propulser dans les airs.

L'envol de Swiss marque un tournant pour l'OFAC. Le moment était venu pour lui de changer de rôle. Car si notre office a contribué, à titre consultatif, à niveler le chemin qui allait mener Swiss jusqu'au seuil de la piste de décollage, il a ensuite modifié la focale de ses activités afin de redevenir une instance de contrôle. Le crédit de 1,9 milliard de francs accordé en janvier de cette même année par le Conseil fédéral et la délégation des finances des Chambres fédérales lui a permis d'engager des experts supplémentaires. En accroissant la cadence des inspections et des audits comparativement à l'époque de Swissair et de Crossair, notre office a réussi à hisser la surveillance à un niveau élevé, en phase avec la situation difficile que traverse Swiss.

La triste série d'accidents qui ont frappé l'aviation civile suisse ces dernières années s'est malheureusement poursuivie en 2002. Avec l'effroyable collision entre un avion cargo et un avion de transport de passagers au-dessus de la localité allemande d'Überlingen, dans l'espace aérien contrôlé par l'entreprise suisse Skyguide, c'est un scénario d'accident considéré comme pratiquement impossible par de larges milieux de spécialistes qui devient une réalité brutale. Par la suite, de nombreuses voix se sont élevées pour exprimer leurs profonds doutes quant au système de sécurité entourant l'aviation civile suisse.

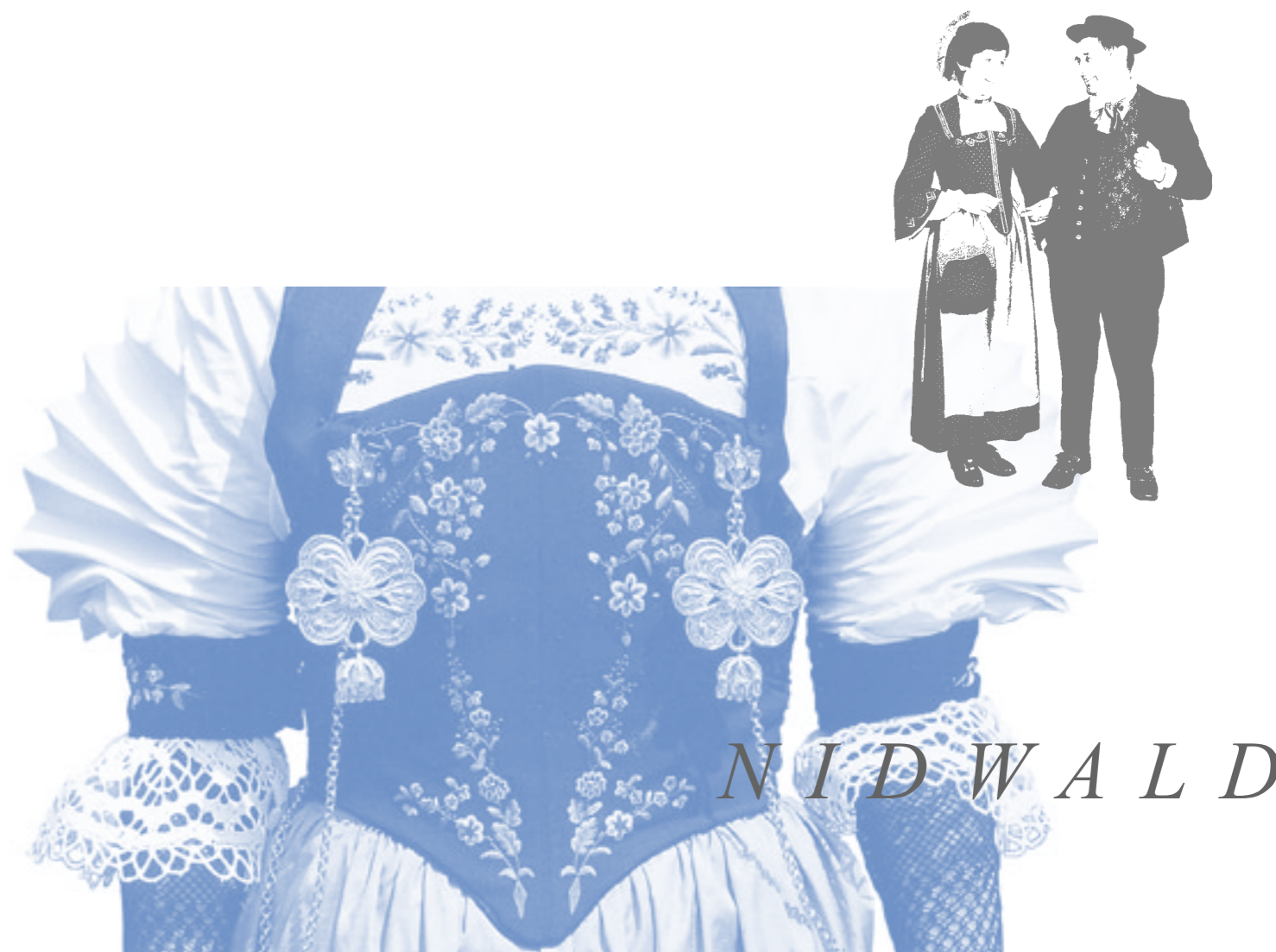
De concert avec l'OFAC, le DETEC a chargé un institut aéronautique hollandais de réaliser une expertise du système de sécurité entourant l'aviation suisse. Nous sommes convaincus que les résultats, qui devraient être disponibles en été 2003, nous conforteront nous-mêmes et les autres protagonistes de l'aviation civile, dans les efforts que nous consentons depuis des décennies pour amener la sécurité à un niveau encore meilleur.

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

**Du conseiller au
Swiss décolle –
contrôleur
l'OFAC change
de rôle**

Fin mars 2002, Swiss, nouvelle compagnie aérienne intercontinentale helvétique, prend son envol, conformément au calendrier établi. C'est la fin d'une phase intensive de reconstruction qui aura duré six mois. Pour l'OFAC, cet épilogue a aussi été le déclencheur d'un changement de rôle: le conseiller est redevenu contrôleur.

Six mois, tel a été le temps imparti aux dirigeants de Crossair pour élever leur entreprise de transport aérien régional au rang de compagnie intercontinentale, et prendre la succession de Swissair, tombée en faillite en automne 2001. Ce fut aussi la période pendant laquelle un «crédit transitoire» de 1,45 milliard de francs accordé par la Confédération a permis de maintenir en l'air les derniers longs-courriers de Swissair. Six mois pendant lesquels il s'est agi de fondre en une seule les structures de deux sociétés, de concilier deux cultures d'entreprise et de concentrer en une seule et unique offre les deux programmes de vols, en un mot comme en cent, d'apporter la preuve que l'entreprise serait capable, sur le plan technique mais aussi opérationnel, d'exploiter un système de réseau aussi complexe que l'est une compagnie aérienne opérant à l'échelon planétaire. Une performance réalisée d'arrache-pied, encore inégalée à ce moment-là dans l'aviation civile.



D'abord conseiller...

Dans ce processus de transition, l'OFAC a endossé plusieurs rôles. D'abord, celui de conseiller dans la mise sur pied de la nouvelle organisation, veillant à cet égard que l'on ne perde jamais de vue les normes techniques et opérationnelles des Autorités conjointes européennes de l'aviation civile (Joint Aviation Authorities, JAA), également en vigueur en Suisse, puisqu'elles étaient la voie à suivre pour que Crossair obtienne une autorisation d'exploitation étendue. Qu'il s'agisse de questions relatives aux manuels d'exploitation ou de l'incorporation du secteur formation dans les nouvelles structures, les spécialistes de l'OFAC ont pu apporter leurs connaissances dans le cadre de très nombreuses discussions et séances de coordination avec les responsables de Crossair, à divers échelons et sur les thèmes les plus divers.

Leurs yeux étaient aussi constamment rivés sur le calendrier. Pour pouvoir obtenir toutes les autorisations nécessaires avant la fin mars, date du décollage prévu de la nouvelle compagnie, Crossair devait avoir déposé tous les dossiers avant mi-février. Parmi ceux-ci, outre les informations concernant les aspects techniques et opérationnels, on peut mentionner un extrait du registre du commerce, une copie des statuts modifiés de l'entreprise, la preuve de son caractère suisse, une liste des équipages des avions et un plan de gestion pour les deux premières années d'exploitation. Malgré la pression générée par des délais aussi courts, un fait a toujours été clair pour les services de l'OFAC: la sécurité devait avoir une priorité absolue, et aucun compromis ne serait accepté à son détriment.

Mais il fallait aussi agir de l'autre côté des frontières. En effet, si Crossair avait besoin d'une autorisation de la Confédération pour pouvoir exploiter les lignes desservies par Swissair, il fallait de même que les autorités des Etats destinataires acceptent eux aussi la nouvelle compagnie. Alors qu'une lettre officielle de l'OFAC suffisait pour la plupart des pays, certains Etats exigèrent des informations plus précises sur la compagnie encore inconnue de leurs services (voir aussi le chapitre consacré aux obstacles formels). Et comme les services administratifs de certains pays travaillent un peu plus lentement que d'autres, le temps commença à se faire un peu juste. C'est ainsi que, si tous les droits de trafic étaient en vue une bonne semaine avant le décollage de Swiss, les décisions d'une douzaine de pays se firent attendre. Néanmoins, tout rentra dans l'ordre à temps, si bien que fut épargnée à Swiss l'obligation de faire des détours, voire de supprimer des vols durant les premiers jours faute d'avoir obtenu les droits de survol ou d'atterrissage nécessaires.

En Suisse, les derniers obstacles furent aplanis le 27 mars, juste avant la date fatidique: ce jour-là, Swiss reçut de l'OFAC l'autorisation d'exploitation valable à partir du changement d'horaire du 31 mars. De ce fait, les concessions octroyées au début du mois par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) pour les longs-courriers pouvaient entrer en vigueur. Quatre jours plus tard, la mise sur pied d'une nouvelle compagnie aérienne intercontinentale suisse était officiellement achevée: Swiss décollait comme prévu et exploitait 38 vols longs-courriers ainsi que 147 courts et moyens-courriers. Le 1er avril, le dernier vol Swissair atterrit à Zurich en provenance du Cap. Le lendemain, l'OFAC accomplissait sa dernière procédure administrative envers Swissair en retirant l'autorisation d'exploitation à celle qui fut auparavant notre compagnie aérienne nationale.

B E R N E



...puis contrôleur

Le lancement de Swiss a aussi été le signal d'un changement de rôle pour l'OFAC: le conseiller est redevenu contrôleur. Le décollage de Swiss fut évidemment la réussite d'un objectif important et ambitieux, puisque la Suisse était parvenue à maintenir son intégration dans le réseau de transport aérien mondial sans interruption. Seulement, il restait désormais à la nouvelle compagnie à subir l'épreuve de la dure réalité dans une branche extrêmement fragilisée depuis septembre 2001.

L'OFAC a tenu compte de cette situation en élargissant sa surveillance. Comme Swissair et Crossair avant elle, Swiss est tenue de lui remettre des rapports périodiques; de plus, des inspecteurs participent à des séances internes, et demandent des informations détaillées dans certains domaines quant à l'évolution de la situation ou aux éventuels problèmes ou incidents. Dans cette dernière catégorie, on peut mentionner, par exemple, l'atterrissage d'urgence d'un Saab 2000 en juillet dernier sur l'aéroport militaire allemand désaffecté de Werneuchen, où l'avion subit un dommage total suite à une collision avec un mur de terre traversant la piste. En revanche, on ne dénombra aucun blessé parmi les passagers et l'équipage.

A fin août, l'OFAC effectua son premier audit dans les secteurs des systèmes de qualité, de l'organisation et de la formation au sein de Swiss. Les inspecteurs purent constater que les structures correspondaient dans l'ensemble aux exigences posées. Cependant, ils mirent au jour un certain nombre d'améliorations nécessaires - ce qui n'a rien d'étonnant au vu de l'historique de la création de Swiss -, points pour la réalisation desquels l'OFAC demanda un «plan d'action», comme l'usage le veut dans ce genre de situation. En outre, l'office accomplit les mesures de surveillance «normales» telles que les inspections générales ou le contrôle des rapports techniques et opérationnels.

L'intensification de la surveillance a fait ses preuves

Les neuf premiers mois des activités aériennes de Swiss ont montré clairement ceci: la surveillance intensifiée exercée par l'OFAC a fait ses preuves. Grâce au crédit supplémentaire de 1,9 million de francs octroyé par le Conseil fédéral et la délégation des finances du Parlement en faveur des dépenses affectées au personnel, l'office a pu engager les experts supplémentaires nécessaires et, partant, créer les conditions propres à assurer le mieux possible la transition de Swissair et Crossair à Swiss. Eu égard aux circonstances difficiles persistantes et au fait que la phase de consolidation de Swiss n'est pas encore achevée, cette surveillance accrue devra être poursuivie au moins pendant les deux prochaines années.

A P P E N Z E L L



Chronologie de la création de Swiss

13 janvier

Convoqué aux urnes, le corps électoral zurichois approuve une participation du canton au capital-actions de Crossair à hauteur de 300 millions de francs.

15 janvier

Crossair reprend de Swissair la responsabilité commerciale de 17 lignes européennes. Six liaisons restent encore, provisoirement, en mains de Swissair.

31 janvier

Crossair lève le voile sur le nom de la nouvelle compagnie aérienne suisse: elle sillonnera le ciel sous le sigle Swiss, sa dénomination complète étant Swiss Air Lines. A mi-avril, ce nom est modifié en Swiss International Air Lines pour des considérations juridiques.

4 mars

Crossair reçoit du DETEC les concessions de routes pour les liaisons supplémentaires planifiées à partir de l'horaire d'été (en priorité dans le trafic long-courrier).

27 mars

L'OFAC délivre à Crossair l'autorisation d'exploitation étendue au secteur long-courrier.

31 mars

Swiss entre en fonction avec le passage à l'horaire d'été.

1er avril

Le dernier vol effectué sous les couleurs de Swissair atterrit à Zurich en provenance du Cap.

12 juin

Par 95 voix contre 82, le Conseil national s'oppose à la création d'une commission d'enquête parlementaire (CEP) chargée d'analyser la débâcle de Swissair. Lors de la session de printemps, la Chambre du peuple avait approuvé par 89 voix contre 88 une initiative parlementaire similaire déposée par le PDC.

1er août

En réaction à une accumulation d'incidents techniques, Swiss met en place une task force. Celle-ci estime qu'il est indiqué de renforcer le personnel de la division technique.

15 août

Dans la flotte des Embraer-145, trois experts internes non agréés ont fait passer des examens de pilotes. L'OFAC doit invalider les examens de 50 pilotes, et ordonner leur répétition.

19 septembre

La Commission de gestion (CdG) du Conseil des Etats présente son rapport final relatif à la débâcle de Swissair. Elle atteste que l'OFAC a accompli correctement sa fonction de surveillance. Elle demande cependant au Conseil fédéral de créer les bases permettant d'accorder à l'avenir une plus grande attention à la capacité économique des compagnies aériennes.

19 novembre

Swiss annonce un programme d'optimisation aboutissant à la mise hors service de cinq avions et à la suppression de 300 emplois.

12 décembre

Le Conseil des Etats accepte le rapport de sa CdG ainsi que les sept interventions (2 motions et 5 postulats) et les dix recommandations qu'il contient.

13 décembre

Swiss annonce les adaptations prévues de son réseau de routes. Outre la réduction ou l'extension de fréquences sur certaines routes, la compagnie abandonne diverses lignes, notamment la liaison Lugano-Berne-Paris.

L'aviation
civile suisse
2002

11



NEUCHÂTEL