

Surveiller,
La surveillance
vérifier,
de la sécurité à l'épreuve
ordonner
de Topas

Parallèlement à la réorganisation de l'OFAC engagée avec le projet Topas, il a fallu renforcer la surveillance de la sécurité partout où le besoin s'en faisait ressentir. Ce qui s'est traduit sur le terrain par une augmentation du nombre d'audits et d'inspections en 2003.

Le projet Topas a fortement empreint le travail au sein de l'office en 2003, sans pour autant reléguer au second plan les tâches essentielles en matière de surveillance de la sécurité. Au contraire: la fonction de surveillance de l'office n'a cessé de gagner en importance, avant et durant la conception de Topas. On en veut pour preuve les données tirées des comptes rendus des collaborateurs de l'OFAC travaillant sur le terrain. En 2003, le nombre d'audits réalisés auprès de transporteurs aériens suisses a doublé par rapport à 2002, passant de 16 à 32. Dans le même temps, 9 inspections ont été menées dans les écoles d'aviation (5 en 2002) et 173 dans les entreprises d'entretien (163 en 2002). Deux chiffres illustrent encore les efforts entrepris: en une seule semaine de septembre, les inspecteurs de l'OFAC ont réalisé 48 inspections, audits, certifications correspondant à 120 jours de travail. L'énumération de quelques-unes des missions assumées cette semaine-là permet de constater l'extrême variété des tâches qu'englobe la surveillance de la sécurité. Cela va de la certification d'un simulateur de vol, aux examens à l'exportation d'avions de ligne en passant par la surveillance des examens d'instructeur de vol ou encore l'inspection d'un exercice d'urgence sur un aérodrome.

A la limite des capacités

Outre les affaires courantes, les professionnels de la sécurité ont dû également s'occuper de deux dossiers exceptionnels qui ont marqué l'aviation civile suisse en 2003 et ont eu un grand retentissement dans l'opinion publique. Le premier concerne les approches par le sud sur la piste 34 de l'aéroport de Zurich, qui ont été approuvées à la suite d'un examen de sécurité. Le travail de l'OFAC a même été salué par une firme spécialisée britannique. L'autre dossier, qui a retenu l'attention des médias et des milieux politiques, concernait l'aéroport de Lugano. Il a fallu en effet revoir complètement la procédure d'approche aux instruments sur l'aéroport tessinois après qu'un examen approfondi eut mis en évidence toute une série d'anomalies.

Les dossiers de Zurich et de Lugano, l'application des recommandations du NLR en matière de surveillance de la sécurité et le projet Topas ont occasionné une surcharge de travail pour les collaborateurs de l'office, à la limite du supportable. Il était par trop évident que l'«ancien OFAC» avait atteint le maximum de son potentiel. L'année 2003 a ainsi confirmé de manière éclatante ce que tout le monde savait déjà: la sécurité a un prix. D'après les estimations réalisées dans le cadre de Topas, le «nouvel OFAC» devrait compter un effectif de 260 postes pour fonctionner correctement, chiffre à mettre en regard des 180 postes dont disposait l'office début 2003.

Priorité à la sécurité

«La sécurité avant tout»: le respect de ce principe n'a pas été sans conséquences sur la marche des affaires. Certains dossiers, aussi nécessaires soient-ils, qui ne relevaient pas de la sécurité ont ainsi été gelés en 2003. C'est le cas par exemple du réexamen des places d'atterrissages en montagne, projet qui a suscité un vif débat, surtout dans les régions touristiques et dont les travaux avaient débuté au printemps 2003. Ils reprendront dès que l'office se sera doté des ressources supplémentaires prévues par Topas.

