

Maulbeerstrasse 9, CH-3003 Bern

Conférence de presse OFAC, 25 septembre 2003

Déclaration du directeur de l'OFAC, Dr Max Friedli

Seule la version orale fait foi

D'habitude, on accorde cent jours à un haut fonctionnaire pour tirer un premier bilan. A l'OFAC, je ne suis pas en fonction pour une durée indéterminée; mon temps est donc compté. C'est pourquoi nous sommes déjà réunis au bout de 25 jours, pour que je vous décrive mes premières impressions et vous esquisse la marche à suivre.

Je le fais sans les autres membres de la Direction. Ce n'est pas parce qu'ils n'ont pas ma confiance : je la leur accorde volontiers! Mais ce que je veux vous transmettre aujourd'hui, ce sont mes impressions personnelles et mes visions.

Collaborateurs engagés

Dans l'aviation suisse, ce qu'il faut maintenant, c'est aller vite. Aller vite pour adapter les structures, modifier les processus et – surtout – renforcer la surveillance. Et tout en allant vite, il faut veiller à la clarté et à la transparence : c'est la condition d'une nouvelle confiance dans l'aviation.

Il y a eu une série d'accidents tragiques, il y a eu le grounding de Swissair. Il y a eu des turbulences et de l'effervescence après la décision envisagée au sujet de Lugano-Agno. L'accumulation d'événements, que l'on ne peut en aucun cas tous imputer à l'OFAC, a suscité des incertitudes. Au cours des dernières semaines, mois, années, l'OFAC a été exposé au feu nourri de la critique. Le département a donc pris les mesures nécessaires que l'on sait.

Au début de septembre, j'ai été chargé d'étudier intensivement la structure et les méthodes de l'office et de ses collaborateurs. Et je peux vous affirmer maintenant qu'il se fait du

bon travail à l'OFAC. Les gens prennent leur tâche à cœur et agissent en ayant pleinement conscience de leurs responsabilités. Leur engagement est au-dessus de la moyenne.

L'exemple des approches par le sud

Je vous donne un exemple: dans le contexte des approches par le sud planifiées sur l'aéroport de Zurich, il a été reproché à l'Office d'avoir ignoré les recommandations de sécurité d'un de ses inspecteurs. C'est le contraire qui est vrai: les recommandations formulées par des experts de l'OFAC après un vol d'essai seront mises en œuvre. A une exception près: il s'est avéré que les feux supplémentaires, conseillés aux abords de la piste, n'étaient pas nécessaires. L'éclairage actuel est absolument suffisant pour un atterrissage sûr. Cet exemple illustre aussi que l'Office pèse toujours le pour et le contre en matière de dépenses à engager afin d'obtenir le plus haut degré possible de sécurité. Nous ne nous contentons pas du minimum que prescrivent souvent les normes internationales. Dans notre domaine de responsabilités, nous nous efforçons – dans la mesure du faisable – d'obtenir le maximum. Cependant, nous devons reconnaître que la sécurité absolue n'existe pas, ni sur la route, ni sur le rail, ni dans le ciel.

D'ailleurs, je signale que l'examen de sécurité de la nouvelle structure de l'espace aérien pour l'approche par le sud à Zurich est en cours. Et pour obtenir un deuxième son de cloche, nous faisons examiner toute la question par une entreprise anglaise spécialisée. Ce n'est pas une motion de défiance envers les experts, mais une double sécurité. Il est courant et judicieux de demander un deuxième diagnostic avant une décision importante – pas seulement dans l'aviation! Suivant le résultat de ces vérifications, l'OFAC imposera éventuellement des restrictions opérationnelles, par exemple pour l'aviation de loisirs. Car une chose est claire: tant que la sécurité n'est pas garantie, les avions n'atterriront pas à Zurich par le sud.

Exemple des approches par l'est

Encore une remarque sur l'approche par l'est: ces jours derniers, l'OFAC et le DETEC ont été priés à plusieurs reprises d'effectuer un nouvel examen approfondi de l'approche par

l'est en ce qui concerne la sécurité. Je comprends cette exigence des riverains et des associations de personnes intéressées. Une étude de sécurité selon les normes internationales (OACI) a lieu de toute manière tous les trois à cinq ans. Après l'accident d'un avion Crossair près de Bassersdorf, une étude supplémentaire a eu lieu. Cette étude ainsi que les recommandations du Bureau d'enquête sur les accidents ont eu pour effet que l'approche a été modifiée (les distances minimales de visibilité ont été relevées). Il n'est pas nécessaire pour le moment de vérifier encore une fois cette approche. En revanche, – comme toujours –, une étude de sécurité aura lieu en raison de la proposition de l'aéroport visant à introduire de nouvelles procédures d'approche aux instruments. Ceci n'est pas nouveau, c'est l'usage consacré à l'OFAC.

Question de principe surveillance de la sécurité/plan d'action TOPAS

Passons maintenant aux questions de principe de la surveillance de la sécurité. L'OFAC et l'aviation suisse ont un retard à rattraper en matière de sécurité. Le rapport établi par l'Institut hollandais spécialisé dans les questions aéronautiques et spatiales (NLR) l'a clairement établi. Il conclut toutefois que le niveau de sécurité de l'aviation suisse est toujours comparable à celui des autres pays. Mais nous n'avons pas, comme nous le souhaitons, la première position en Europe. C'est ce que nous voulons changer. Et c'est pourquoi le DETEC a engagé un délégué à la sécurité, qui a élaboré un plan d'action grâce auquel l'aviation suisse devrait se retrouver «au top niveau».

L'OFAC a lancé son propre projet qui est une partie intégrante de ce plan d'action: Topping Aviation Safety, abrégé Topas.

L'Office va donc recevoir ce qui lui manque: une véritable gestion de la sécurité et les instruments nécessaires pour réagir rapidement aux tendances négatives en matière de sécurité.

Topas implique également la réorganisation de l'Office proposée par NLR. La structure de l'OFAC sera divisée en deux domaines principaux indépendants, mais placés sous un même toit. L'un aura trait à la sécurité, l'autre à la politique aéronautique.

Mais Topas n'implique pas uniquement la mise en œuvre des recommandations du NLR adressées directement à l'OFAC. Il comprend également le suivi de la mise en œuvre des recommandations à l'industrie. C'est pourquoi nous l'avons divisé en deux secteurs, Topas interne et Topas externe.

En premier lieu, le mois prochain, plusieurs ébauches de réorganisation de l'office seront élaborées dans le cadre de Topas interne. Il s'agit de développer les nouveaux instruments à une gestion intégrale de la sécurité. Les propositions à l'attention du DETEC seront prêtes au printemps prochain.

Topas externe traitera des mesures et processus visant à intensifier rapidement les audits et inspections des compagnies d'aviation, des aéroports, du contrôle aérien, des entreprises de transport aérien et des écoles d'aviation. Ces travaux sont en cours; ils devraient être achevés dans leur intégralité pour la fin de 2004.

Je vais maintenant vous expliquer à quoi ressemble le projet Topas à l'aide de deux exemples concrets.

Exemple TOPAS: structure de l'OFAC

Le 1er exemple concerne la nouvelle structure de l'OFAC:

D'ici la fin d'octobre, les activités de l'OFAC seront réexaminées, puis attribuées aux deux domaines prévus: sécurité et politique aéronautique. Or cette attribution n'est pas aussi simple qu'il y paraît: certaines activités pourraient être assignées à l'un comme à l'autre domaine. En voici un exemple: la formation des instructeurs de vol. Elle comporte une partie politique (regulator) et une partie sécurité. Les différentes variantes de la future structure de l'office devraient être disponibles à la fin de l'année. La décision définitive du DETEC sur la nouvelle organisation de l'office est attendue pour le printemps prochain.

Exemple TOPAS: surveillance des compagnies d'aviation

Le 2e exemple tiré du calendrier Topas concerne la surveillance des compagnies d'aviation:

Cet automne, l'OFAC établira un plan détaillé des audits et des inspections pour l'année prochaine. Simultanément, il établira de façon systématique un catalogue des données et constatations recensées dans les compagnies, puis il les intégrera dans une grille de risques. Cette grille servira alors de document de base pour fixer les priorités des inspections à effectuer en 2004. Avec un tel instrument, l'OFAC sera en mesure de stopper immédiatement certaines évolutions qui, faute de contre-mesures, pourraient déboucher sur des problèmes de sécurité. Par ailleurs, les inspecteurs vérifieront minutieusement si les entreprises ont bel et bien éliminé les points faibles constatés lors de contrôles précédents. Dans ce domaine, l'office procédera surtout par décisions juridiques, assorties de délais précis, et abandonnera la méthode des recommandations plus informelles. Les entreprises sous surveillance sauront ainsi dès le début exactement ce qu'elles doivent faire ou améliorer et dans quels délais. Et l'OFAC contrôlera la mise en œuvre.

La surveillance est déjà intensifiée

Il ne faut pas croire que l'OFAC vient à peine de commencer à exercer sa fonction de surveillance. Que fait l'OFAC aujourd'hui, à quoi ressemble la «surveillance de la sécurité sur le terrain»?

Tout de suite après la crise Swissair, l'office avait renforcé les contrôles sur Swissair et Crossair ainsi que, plus tard, sur Swiss. Pour ce faire, l'office avait reçu des ressources supplémentaires en personnel, grâce auxquelles il a été possible d'augmenter notablement le nombre des inspections dans certains domaines. Ainsi, les inspecteurs ont effectué cette année par exemple 32 audits dans les entreprises suisses de transport aérien, au lieu de 16 en 2002. Le nombre des inspections brèves va même augmenter de 1 à 35. Dans les entreprises de maintenance, le nombre des audits passe de 163 à 173. Celui des inspections brèves va également passer de 1 à 35. Dans les écoles d'aviation, 9 audits auront eu lieu avant la fin de l'année, au lieu de 5 en 2002.

Au cours de la seule semaine 38, les inspecteurs de l'OFAC ont effectué sur place 48 inspections, certifications et audits. Au total, cela représentait 120 journées de travail. Ces actions s'effectuent sur une large base. Elle vont de la certification d'un simulateur de vol aux examens à l'exportation d'avions de ligne, à la surveillance des examens des instruc-

teurs de vol jusqu'à l'inspection d'un exercice d'urgence sur l'aérodrome d'Ecuvillens. En clair, cela signifie que la surveillance de la sécurité est intensive, et que nos spécialistes travaillent sur le terrain.

L'OFAC a besoin d'urgence de personnel

S'il y a une chose que je dois souligner clairement ici, c'est que pour assumer sa fonction de surveillance renforcée, l'OFAC a besoin de personnel supplémentaire. L'effectif nécessaire sera déterminé exactement par Topas. Nous ferons les propositions ad hoc, et c'est le Conseil fédéral ou le Parlement qui décidera.

Engager plus de personnel est un besoin attesté. Mais ce n'est pas la seule mesure de pilotage que je vais engager. J'ai aussi l'intention de mettre au point une planification de redimensionnement au profit d'une surveillance de la sécurité intensifiée.

La surveillance déjà renforcée et les travaux liés à Topas entraînent une surcharge considérable, tant pour les diverses divisions que pour chacun des collaborateurs. Pour cette raison, la direction de l'office est en train d'examiner l'urgence des affaires en cours qui ne sont pas liées à la sécurité. Cela pourra entraîner le report de certains dossiers ou – au moins provisoirement – leur mise en veilleuse. Ces mesures pourraient toucher par exemple l'examen des places d'atterrissage en montagne, en cours actuellement. En fait, il était prévu de terminer ces travaux jusqu'à la fin de l'année prochaine, afin que le Conseil fédéral puisse prendre une décision de principe sur l'avenir de ces places d'atterrissage. Comme ce dossier n'est pas directement lié à la sécurité, je considère qu'un moratoire de ces travaux n'est certes pas satisfaisant, mais envisageable. En effet, le mandat du département à l'OFAC est cette fois clair et net: Safety first. Toutefois, nous n'avons pas encore décidé quels dossiers seraient reportés.

Pratiquer l'autocritique vis-à-vis du passé

On le sait, la sécurité n'a jamais été jusqu'ici inconnue à l'OFAC. Mais il régnait en même temps une grande confiance entre les autorités et leurs partenaires de l'industrie, donc entre surveillants et surveillés.

Afin d'engager aussi vite que possible d'éventuelles améliorations sécuritaires, j'ai incité les collaborateurs, avec l'appui inconditionnel de la direction, à réexaminer des décisions et des processus précédents et de signaler les cas de doute. Je les ai priés de se demander encore une fois s'il y avait eu des cas ou des processus où l'on n'avait pas accordé le poids nécessaire à la sécurité maximale? En accord avec le chef du département, j'ai assuré les employés que s'ils découvraient des erreurs antérieures, ceux-ci ne seraient pas punies par des sanctions. La seule exception relèverait bien entendu d'aspects pénaux. En engageant cette action, la Direction n'a aucune intention d'inciter à la dénonciation. Il s'agit plutôt d'obtenir une vue d'ensemble de l'état d'avancement effectif des travaux déterminants pour la sécurité à l'OFAC et dans les entreprises placées sous notre surveillance. Il en résultera une estimation des risques, qui permettra de déterminer la marche à suivre dans la pratique de la surveillance et d'intervenir afin de remédier aux points faibles constatés.

La décision sur Agno est imminente

Dans le cadre de la surveillance, l'OFAC examine aussi régulièrement la procédure des approches aux instruments sur les aérodromes suisses. Ceux qui présentent des conditions d'exploitation spéciales font l'objet d'un examen plus approfondi.

Dans ce contexte, l'office s'est penché sur le problème de l'approche à Lugano. Vous connaîtrez les décisions définitives la semaine prochaine lors d'une nouvelle conférence médiatique. Entre-temps, l'examen de l'approche de Sion a déjà commencé. Pour l'année prochaine, on prévoit les aéroports de Berne et de St-Gall-Altenrhein. Ces vérifications servent surtout à établir s'il faut modifier les procédures en raison de changements des dispositions internationales.

Assumer ses responsabilités – tout le monde est concerné

Toutes les mesures précitées de renforcement de la sécurité ne doivent cependant pas faire oublier une maxime centrale de l'aviation: la responsabilité propre. Même avec la densité normative maximale et la surveillance la plus intensive, il n'est pas possible pour une autorité d'être derrière chaque processus du système. La responsabilité propre est

encore et toujours le principe régissant les actes des pilotes, des mécaniciens d'aéronef et des aiguilleurs du ciel. Sans quoi, nous devrions mettre un inspecteur derrière chaque manœuvre d'un pilote et chaque changement de vis par un mécanicien. Ce ne serait ni réaliste ni pratique. C'est toujours le pilote qui décide, en fonction des circonstances, s'il peut poser son avion en sécurité sur la piste ou s'il doit repartir pleins gaz. Et c'est toujours le mécanicien qui décide si un boulon sur une aile est encore dans la limite de tolérance ou s'il faut le changer. Même avec son nouveau système de surveillance, l'OFAC ne peut assurer qu'un contrôle de qualité de principe pour l'aviation suisse. Mais il doit se proposer d'atteindre le niveau le plus élevé possible. Et c'est pour cela que nous allons nous employer systématiquement en mettant tout en œuvre pour y parvenir.

Je vous remercie.