année politique suisse

DOKUMENTATION · ANALYSE · DIFFUSION

Sélection d'article sur la politique suisse

processus **Rapport sur le rôle du Conseil fédéral et de l'administration fédérale dans la gestion de crise Swissair (2002)**

Imprimer

Éditeur

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Contributions de

Berclaz, Philippe

Citations préféré

Berclaz, Philippe 2025. *Sélection d'article sur la politique suisse: Rapport sur le rôle du Conseil fédéral et de l'administration fédérale dans la gestion de crise Swissair (2002), 2002*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 09.06.2025.

Sommaire

Chronique générale 1
Infrastructure et environnement 1
Transports et communications 1
Trafic aérien 1

Abréviations

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
EU	Europäische Union
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
UE	Union européenne
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile

Chronique générale

Infrastructure et environnement

Transports et communications

Trafic aérien

RAPPORT
DATE: 21.09.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Après une année d'enquête, la Commission de gestion du Conseil des Etats a rendu public les conclusions de son **rapport sur le rôle du Conseil fédéral et de l'administration fédérale dans la gestion de crise Swissair**. Sans mener une enquête exhaustive – d'autres instances s'en sont chargées –, elle a examiné d'éventuelles responsabilités de la Confédération dans la surveillance de l'aviation civile, sur son rôle d'actionnaire et de membre du conseil d'administration, ainsi que sur le comportement du Conseil fédéral au plus fort de la crise. Le seul service administratif qui fait l'objet d'une véritable mise en cause est l'OFAC, mais il a été mis au bénéfice de nombreuses circonstances atténuantes. Le rapport jugeait que **l'OFAC avait fait une interprétation trop restrictive de son obligation de contrôle de la capacité économique des titulaires d'une autorisation d'exploitation de lignes aériennes**, la reléguant à un aspect d'importance secondaire. L'office s'est concentré uniquement sur les questions de sécurité et les problèmes opérationnels. A sa décharge, les parlementaires admettaient que les responsabilités et les moyens d'action de l'OFAC n'étaient pas clairs. Faute de critères, l'office n'a pas été en mesure de refuser le renouvellement de l'autorisation d'exploiter en décembre 2000, ni de retirer cette autorisation lorsque la situation s'est dégradée à partir du printemps 2001. En ce qui concernait le grounding de Swissair, l'enquête notait que l'autorité de surveillance ne pouvait être tenue pour responsable. Le rapport relevait en outre que l'office n'avait manifestement eu ni les compétences ni les effectifs nécessaires pour juger la situation réelle du groupe. D'autant plus que la forme de holding de Sairgroup a rendu difficile l'évaluation de la capacité économique de Swissair. Quant au reproche d'imbrications personnelles excessives entre les directions de l'OFAC et de Swissair, la commission ne les repoussait pas totalement et reconnaissait que la politique aérienne de la Confédération avait été faite par Swissair. Pour cette raison, elle engageait le Conseil fédéral à la déterminer lui-même à l'avenir. S'agissant du rôle du Conseil fédéral, le rapport de la commission lui reprochait d'avoir sous-estimé la gravité de la situation au printemps 2001, tout en admettant que personne n'avait envisagé l'ampleur de la débâcle. La seule véritable critique de fond portait sur le **manque de préparation du Conseil fédéral**, qui l'a conduit à réagir, là où il aurait pu agir s'il avait préparé à temps des scénarios catastrophes. Il avait fait trop confiance aux effets d'un crédit d'un milliard de francs octroyé par un consortium de banques en avril 2001. Pour le reste, la commission saluait les réactions du Conseil fédéral, notamment pour la gestion de la crise à partir du 3 octobre 2001 ; soit quand le Département des finances a repris les rênes suite à l'immobilisation de la flotte Swissair. Elle estimait que sans l'engagement de l'administration des finances, un second grounding aurait sans doute eu lieu. Néanmoins, sur ce point, le Conseil fédéral aurait dû préparer des "décisions sous réserves", afin d'imaginer ce que pourraient être les effets d'une faillite de Swissair. Au total, la commission proposait au parlement un bouquet de deux motions, 5 postulats et dix recommandations adressées au Conseil fédéral pour améliorer les choses. Elle encourageait l'OFAC à mieux tenir compte de la capacité économique des compagnies d'aviation lorsqu'une autorisation d'exploitation était attribuée. A ce propos, la commission poussait le Conseil fédéral à s'aligner sur le droit de l'UE en matière de contrôle économique sur les compagnies aériennes. Pour elle, le Conseil fédéral devait aussi conduire une réflexion sur les entreprises dont l'importance est déterminante pour l'économie du pays et imaginer des procédures qui lui permettent de se préparer aux mauvais coups. [1]

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 12.12.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral s'est défendu de ne pas avoir réagi assez vite lors de la crise Swissair. Il a toutefois reconnu certains manquements dans la surveillance de la Confédération et a accepté les 17 interventions parlementaires. Comme demandé dans le rapport, il a décidé de **renforcer les compétences de l'OFAC** afin de lui permettre d'intensifier sa surveillance sur les compagnies aériennes et d'évaluer leur capacité économique. A cet effet, le personnel sera augmenté. Le DETEC contrôlera, pour sa part, plus étroitement et plus régulièrement la surveillance exercée par l'OFAC. Dans sa réponse à la commission de gestion, le Conseil fédéral a admis qu'il fallait **revoir la politique de la Confédération en matière de prises de participation**, déjà en cours ou futures, dans les entreprises privées. En tant que propriétaire, la Confédération devait pouvoir en outre

exercer ses droits en matière de contrôle et d'information dans ce domaine. Il s'agit aussi d'identifier à temps les risques potentiels pour éviter ou maîtriser les crises comme celles de Swissair. Les responsabilités de l'Etat et de celles des entreprises publiques resteront cependant clairement séparées. Le Conseil des Etats a transmis tacitement les douze interventions de sa commission de gestion (02.3460-02.3463; 02.3467-02.3472, 02.3474 et 02.3475). [2]

1) Presse du 21.9.02 (Présentation du rapport).
2) BO CE, 2002, p. 1297 ss; 24h, 1.9 et 23.11.02 (CF).