

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **123 (1997)**

Heft 10

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Priorité au prix ou à la qualité ?

Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

165

Non, ce titre ne se rapporte pas à la récente présentation à Zurich du Livre Blanc du Conseil des architectes d'Europe (dont nous reparlerons certainement) ! Il est tiré de l'édition du 14 avril de l'hebdomadaire américain *Aviation Week & Space Technology*, qui consacre un dossier aux ateliers de maintenance, de réparation et d'entretien des avions de ligne.

Bref historique : il y a une année, un biréacteur de la compagnie aérienne *ValuJet* s'écrasait dans les Everglades, en Floride, tuant ses 110 occupants. A cette occasion, on apprenait que *ValuJet*, qui offrait des billets à des prix imbattables, laissait beaucoup à désirer en matière d'entretien de ses avions et de rigueur dans leur exploitation. Dans le cas particulier, la cause de l'accident était la présence dans la soute d'un chargement dangereux que la réglementation en vigueur aurait dû interdire. L'enquête a mis en lumière de très nombreuses déficiences antérieures, dont certaines avaient déjà conduit à de graves incidents. La conséquence logique de ces constatations a été la suspension temporaire des activités de *ValuJet* (qui opérait uniquement sur le marché intérieur), sur ordre des autorités aéronautiques américaines.

Deux éléments méritent d'être relevés. C'est incontestablement la volonté d'offrir des tarifs extrêmement bas qui a lourdement pesé sur la qualité déficiente de l'entretien et de l'exploitation par *ValuJet*. Ce qui est plus grave encore, les constatations correspondantes faites par les fonctionnaires chargés de la surveillance sont restées sans effet pratique jusqu'à l'accident des Everglades.

Se penchant sur le marché de l'entretien des avions de ligne¹, *Aviation Week & Space Technology* constate que la demande annuelle mondiale pour de tels travaux se monte à 58 millions d'heures de travail, alors que la capacité immédiatement disponible dépasse 77 millions d'heures et pourrait atteindre quelque 232 millions moyennant réactivation de ressources aujourd'hui mises en réserve. Résultat : alors qu'un travail sérieux doit être facturé \$36 pour un mécanicien, compte tenu d'un modeste bénéfice, certains ateliers demandent \$28 ! Leurs clients sont des compagnies aériennes nouvellement créées, désirant entrer sur le marché grâce à des prix défiant la concurrence des compagnies établies depuis longtemps, souvent équipées d'avions ayant déjà une vie bien remplie derrière eux. A l'abri d'un incompréhensible laxisme de certains milieux des autorités de surveillance, cette chaîne de risques s'étend notamment aux pièces de rechange. Un marché gris les offre au rabais, leur origine étant obscure, et il n'est pas rare que les certificats autorisant leur utilisation (et devant théoriquement garantir leur sécurité) soient des faux. Certes, l'enquête de *Aviation Week & Space Technology* porte sur la situation aux Etats-Unis, où la déréglementation est intervenue il y a des années. L'Europe n'est toutefois pas à l'abri de ce phénomène.

Je laisse à nos lecteurs le soin de tirer des parallèles avec d'autres formes de déréglementation visant à offrir les meilleurs prix au consommateur. Certes, les dérapages ne se traduisent pas par des morts dans tous les domaines, mais la qualité connaît certainement d'autres critères que les statistiques d'accident...

¹ Il faut savoir que nombre de compagnies aériennes n'effectuent pas elles-mêmes les travaux d'entretien et de réparation importants, qu'elles confient à des ateliers spécialisés (qui peuvent être ceux de plus grandes compagnies dotées des moyens nécessaires, comme par exemple Swissair).