

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 123 (1997)  
**Heft:** 10

## Sonstiges

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 12.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Priorité au prix ou à la qualité ?

Par Jean-Pierre Weibel,  
rédacteur en chef

**N**on, ce titre ne se rapporte pas à la récente présentation à Zurich **165** 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 ligne<sup>1</sup>, *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...

<sup>1</sup>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).