

Orly, le 14 septembre 2026,

DÉROUTEMENT À IBIZA : UNE NUIT BLANCHE... SANS LA FÊTE.

Un déroutement météo fait partie de l'exploitation.

Ce qui ne devrait jamais en faire partie, c'est de laisser une situation se dégrader pendant des heures, jusqu'à exposer un équipage épuisé à une situation de sûreté majeure.

Le TO7270 ORY-ALG du 24 août rencontre du windshear lors de son approche à Alger. Le CDB décide de se dérouter vers Ibiza, terrain de dégagement retenu dans le dossier de vol.

Bloc à 23h15 UTC.

Commence alors une nuit au cours de laquelle vont intervenir la cheffe de quart, la LOG, la régulation, l'escale, la ROE, la police, la Guardia Civil, le CCO et le management Pilote.

Sauver le programme avion. Jusqu'où ?

L'équipage vient de subir une approche difficile et un déroutement. Il est en activité nocturne et aucune solution d'hébergement n'est trouvée.

Pourtant, la priorité exprimée au CDB est notamment de ramener l'avion à Alger afin de ne pas compromettre le programme avion du lendemain.

Une poursuite de rotation après repos est même envisagée. **La cheffe de quart reconnaît alors ne pas connaître la contrainte applicable aux temps de service PN en activité nocturne** et doit se renseigner.

Pendant ce temps, les solutions sont recherchées les unes après les autres : IBZ, ALG, ORN, PMI, MHN, AGP, puis finalement CDG.

Les minutes passent. Les options diminuent. La fatigue augmente.

Un SMS qui crée la défiance.

Alors qu'aucune décision définitive n'est encore prise, l'équipage découvre qu'un message a déjà été envoyé par Transavia aux passagers : aucune solution d'hébergement ne serait possible à Ibiza et ils devraient se débrouiller par eux-mêmes.

L'équipage n'a pas été consulté. **Le SPAF avait pourtant déjà demandé à Transavia de cesser l'envoi de SMS aux passagers en situation dégradée sans coordination préalable avec l'équipage.**



Cette nuit-là, la compagnie le fait malgré tout. Et ce sont les pilotes et les PNC qui vont devoir en gérer les conséquences.

À **01h10 UTC**, une solution vers CDG est finalement envisagée, avec l'engagement de la compagnie d'y héberger les passagers. Mais certains membres d'équipage font déjà état d'une grosse fatigue.

À **01h42**, constatant que cette option n'est plus réalisable et faisant lui-même état de sa fatigue, le CDB met fin à l'exploitation.

Il fait son travail. Il assume ses responsabilités.

Et la situation bascule...

Au moment du débarquement, **certains passagers refusent de quitter l'avion**. La raison rapportée est particulièrement éclairante : ils craignent d'être abandonnés par Transavia dans le terminal. C'est précisément la crainte que **le SMS** envoyé quelques heures plus tôt avait contribué à installer.

Des passagers sont sur l'escabeau, le tarmac, dans le bus ou encore à bord. La tension monte. Un passager profère des menaces extrêmement graves. Les policiers présents, trop peu nombreux, demandent des renforts.

La Guardia Civil finit par intervenir dans l'avion.

Le déroutement était la conséquence de la météo. La situation de sûreté qui a suivi doit aussi être analysée à la lumière de la gestion de crise et de la communication de Transavia.

Et après cela ? Toujours pas d'hôtel.

Une fois la situation maîtrisée, aucune solution d'hébergement n'est trouvée. **Une partie de l'équipage tente de dormir dans l'avion**. Le CDB indique n'avoir dormi qu'environ deux fois dix minutes.

Ce n'est qu'à 07h20 locale, soit **6h05 après le bloc**, que **l'équipage peut enfin quitter l'avion** pour rejoindre un lounge. Là encore, les conditions ne permettent pas réellement de dormir.



De l'impréparation à l'impuissance, toute une chaîne défaillante.

L'absence d'hôtel au terme de cette nuit n'est pas un incident isolé. Elle résulte d'une succession de défaillances, depuis l'anticipation du déroutement jusqu'à la gestion de crise.

Le choix d'un terrain de dégagement répond naturellement à des critères aéronautiques. **Mais un déroutement ne doit pas se transformer en abandon logistique.**

Lorsqu'un terrain comme Ibiza est susceptible d'accueillir nos vols, la compagnie doit être capable d'y organiser une prise en charge adaptée, y compris en pleine nuit et en période de forte tension hôtelière. D'autres compagnies parviennent à y loger leurs équipages.

Cette nuit-là, le dispositif de Transavia n'a permis ni d'assurer un repos convenable ni de proposer rapidement une solution de repli.

À ce stade, toute la chaîne devait être capable d'agir.

Le chef pilote a bien été contacté par la cheffe de quart et disposait d'une vision complète de la situation. Il s'est mobilisé et a fait de son possible pour tenter de la débloquer.

Pourtant, **le processus décisionnel du CCO n'a débouché ni sur une décision claire, ni sur une action concrète permettant de soulager l'équipage.**

Coordonner les intervenants, mobiliser la logistique et transformer les décisions en solutions opérationnelles : c'est précisément le rôle du CCO. Or cette nuit là, la chaîne CCO-logistique-management n'est pas parvenue à produire une solution à la hauteur de la situation.

Aucun hébergement. Aucun véritable repos. Aucune prise en charge permettant de soulager un équipage confronté à une situation qui ne cessait de se dégrader.

Il fallait trouver un hôtel, organiser un véritable repos, décaler la mise en place ou anticiper une solution à l'arrivée à Orly.

Rien de tout cela ne sera fait. Après une nuit sans dormir, toujours en uniforme, l'équipage poursuit par une mise en place depuis PMO et n'atteint le parking d'Orly que vers 12h00 UTC : **21h40 après le pick-up.**

21h40 sans véritable sommeil, avant même de pouvoir envisager de rentrer chez soi. Et à l'arrivée, pas davantage de solution : les **chambres d'hôtel à Orly sont refusées par la logistique, au motif qu'elles ne sont pas prévues par les accords.**

Ce n'était plus à l'équipage, déjà soumis à une charge opérationnelle considérable, de supporter les conséquences d'une organisation incapable de lui assurer un repos adapté.

Il ne s'agit donc pas de mettre en cause l'action du chef pilote. Il a essayé d'agir. Mais lorsqu'un chef pilote alerté et mobilisé ne parvient pas, malgré son intervention, à obtenir les moyens nécessaires pour protéger un équipage, c'est bien la chaîne de décision et de soutien qui est défaillante. **Une décision sans les moyens de les appliquer ne protège pas les équipages.**

Ces défaillances ne sont pas indépendantes. Elles racontent toutes la même chose : une organisation qui anticipe insuffisamment, communique sans mesurer les conséquences, puis ne parvient plus à agir efficacement lorsque la situation se dégrade.

À un moment, la priorité ne devrait plus être :

"COMMENT FAIT-ON ENCORE FONCTIONNER LE PROGRAMME"

mais :

"DE QUOI L'ÉQUIPAGE A-T-IL BESOIN MAINTENANT"

Oltion Carkakhija vient d'être nommé Directeur général de Transavia. Ce dossier lui donnera immédiatement la mesure de l'un des problèmes majeurs qu'il devra traiter chez TO : une organisation qui laisse encore trop souvent ses équipages, mais aussi ceux qui cherchent à les soutenir, sans les moyens nécessaires pour faire face aux situations dégradées.

Une compagnie ne protège pas ses équipages uniquement par des procédures ou des déclarations. Elle les protège en donnant à ceux qui doivent agir, les moyens de transformer immédiatement leurs décisions en solutions concrètes.