



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

sécurité

Question écrite n° 104633

Texte de la question

M. Jean-Pierre Blazy appelle l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur la sécurité aérienne et le suivi des quarante propositions qui ont été formulées en juillet par la mission d'information parlementaire « sur la sécurité du transport aérien de voyageurs » suite au crash de Charm-el-Cheikh. Ces propositions portaient sur des renforcements des réglementations actuelles, internationales, européennes et nationales. Deux ans après, il regrette le manque de suivi de ces recommandations. Il rappelle l'initiative du Syndicat national des pilotes de ligne qui a saisi le Président de la République en mars 2006 sur ce sujet afin de lui recommander la nomination d'un ministre délégué à l'aviation. Après 2005, année noire avec vingt-cinq accidents et plus de 600 victimes, il lui demande s'il entend s'inspirer enfin des recommandations des parlementaires.

Texte de la réponse

Dans une lettre ouverte adressée au Président de la République le 24 février 2006, le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) a laissé entendre que le Gouvernement français et les instances européennes n'avaient pris aucune décision pour renforcer la sécurité des vols à la suite de l'accident de Charm el-Cheikh intervenu en janvier 2004 et des différents accidents de l'été 2005. De même, il n'aurait pas été donné de suites concrètes aux propositions formulées en juillet 2004 par la mission d'information de l'Assemblée nationale sur la sécurité du transport aérien de voyageurs. L'ensemble de la lettre auquel il est fait référence semble vouloir ignorer complètement toutes les évolutions qui ont eu lieu en matière de sécurité aérienne au cours des deux dernières années, évolutions qui ont pourtant fait l'objet de publications et de communications. Cela concerne aussi bien les suites données au rapport de la mission d'information parlementaire que les décisions et initiatives européennes et internationales dans lesquelles la France, à nouveau particulièrement affectée par l'accident de la compagnie West Caribbean le 16 août 2005, a joué un rôle d'entraînement majeur. Ainsi, la lettre adressée au Président de la République affirme que l'Europe n'a pas su se doter d'un outil interdisant aux compagnies qui ne respectent pas les règles minimales de sécurité d'accéder à ses aéroports : or, tel est notamment l'objet du règlement communautaire 2111/05 en date du 14 décembre 2005, publié au Journal officiel des Communautés européennes le 27 décembre 2005, qui prévoit l'établissement d'une liste européenne unique de compagnies interdites du territoire de l'Union européenne pour des raisons de sécurité. Une première liste a d'ailleurs été publiée dès le 23 mars 2006 par un règlement de la Commission européenne, elle a été modifiée depuis cette date à deux reprises le 20 juin et le 12 octobre derniers. S'agissant des 40 propositions contenues dans le rapport de la mission d'information de l'Assemblée nationale de juillet 2004, celles-ci ont toutes fait l'objet d'un examen attentif dès la parution du rapport. La très grande majorité des propositions qui pouvaient être mises en oeuvre au plan national l'ont été. De plus, le Gouvernement a pris des initiatives pour promouvoir celles qui concernaient des actions de l'Union européenne ou de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le Gouvernement continue par ailleurs à soutenir celles qui ont été relayées par la Commission. Le Gouvernement a également développé un plan d'actions nationales, dont certaines ont anticipé des décisions européennes ultérieures. La mise en oeuvre de ce plan s'est traduite par une augmentation des moyens affectés

aux contrôles sur les compagnies aériennes étrangères et par des mesures d'information des citoyens sur la sécurité aérienne visant à augmenter la transparence des actions prises, comme la publication par la France dès fin août 2005 de la liste des compagnies aériennes autorisées par les autorités françaises ainsi que de celle des compagnies aériennes interdites d'exploitation, dans l'attente de la publication de la première « liste noire » européenne intervenue le 23 mars 2006. Toujours au plan national, le cadre législatif a par ailleurs été complété dans la loi 2006-10 sur la sécurité et le développement des transports du 6 janvier 2006, qui prévoit en particulier la publication des suites données par la France aux recommandations faites par les organismes d'enquêtes sur les accidents. Cette publication a été mise en oeuvre le 24 février 2006. La même loi transpose également au niveau français l'obligation de la directive européenne (CE) 2003/42, qui demande à tous les États d'établir une obligation de compte rendu systématique, par les personnes et entreprises concernées, des événements de sécurité survenant dans le transport aérien. Toutes ces mesures avaient été recommandées par la mission parlementaire. De plus, un décret publié le 19 mars 2006 a anticipé l'entrée en vigueur du règlement européen qui rend obligatoire la communication aux passagers aériens du nom de la compagnie aérienne qui les transporte effectivement. La mission avait également recommandé la séparation fonctionnelle des activités de surveillance de la direction générale de l'aviation civile de celles liées à son rôle de régulateur, ce qui a été fait en 2005 dans le cadre d'une profonde réforme de cette administration. Par ailleurs, dans le cadre de son action internationale, le Gouvernement avait fait parvenir aux instances européennes le 10 novembre 2005 un mémorandum pour le renforcement de la sécurité aérienne, dont le contenu rencontre un certain nombre de recommandations du rapport de la mission d'information parlementaire. Le Gouvernement a notamment proposé la mise en place de règles et procédures applicables aux exploitants de pays tiers, en conformité avec les normes et recommandations de l'OACI, et la création d'une procédure de contrôle qui permettrait à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) de délivrer une attestation de sécurité à ces exploitants, à l'instar de la « Part 129 » américaine. Suite à ce mémorandum, une proposition de la Commission européenne dans ce sens est actuellement examinée par les instances du Conseil, dans le cadre de la révision du règlement (CE) 1592-2002 qui a créé l'agence européenne. Enfin, un certain nombre de recommandations de la mission concernaient la mise en oeuvre d'une réglementation européenne harmonisée dans les domaines des temps de service et de repos des équipages ; cette réglementation, que la France a soutenue fermement depuis plusieurs années, a fait l'objet d'un accord du Conseil et du Parlement européen et est en cours d'adoption définitive. Le mémorandum du gouvernement français a également servi de base à une action déterminée de la France et de l'Europe auprès de l'OACI, à l'occasion de la conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur la sécurité du transport aérien organisée par l'OACI du 20 au 22 mars 2006. Cette conférence a notamment obtenu une communication plus large de l'OACI sur les audits de sécurité effectués par cette organisation, ainsi qu'un mécanisme d'échange entre les États des renseignements concernant les avions et leurs exploitants. Elle a également convenu d'étudier la création d'un groupe d'inspecteurs internationaux pour assister de façon plus efficace les États qui n'ont pas les moyens suffisants. Le Gouvernement entend poursuivre sans relâche ses efforts pour que, au sein des instances internationales, les profondes évolutions qui ont été engagées se poursuivent dans l'intérêt de la sécurité aérienne dans le monde.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Pierre Blazy](#)

Circonscription : Val-d'Oise (9^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 104633

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 19 septembre 2006, page 9778

Réponse publiée le : 9 janvier 2007, page 394