



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## sécurité

Question écrite n° 31560

### Texte de la question

M. Pierre Lang attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur les conséquences de la catastrophe de Charm el-Cheikh pour la sécurité aérienne. Ce tragique accident, qui a fait 148 victimes, pose avec acuité la question de la sécurité des vols charters et celle de l'efficacité des contrôles sur les avions potentiellement dangereux. Tout d'abord, on peut déplorer l'absence d'harmonisation des modalités de contrôle dans les différents pays européens : ainsi, les autorités helvètes ont jugé nécessaire d'interdire leur espace aérien aux appareils de Flash Airlines, tandis que les autres États, en particulier la France, ont autorisé le survol de leur territoire. Le type de contrôles aléatoires pratiqués sur les avions de compagnies étrangères semble également varier d'un pays à l'autre : très complet, le contrôle inopiné effectué en Suisse en octobre 2002 avait révélé de graves défaillances des moteurs, du train d'atterrissage et des commandes des appareils de Flash Airlines. Si certaines opérations de maintenance ont par la suite été réalisées, on peut tout de même s'interroger sur le sérieux de cette révision, sous-traitée à une société norvégienne réputée bon marché, et qui n'a pas empêché le crash de Charm el-Cheikh. Aussi est-il étonnant que les contrôles français effectués en 2003 n'aient pas permis de déceler de manquements aux règles de sécurité. Plus généralement, la politique de prix bas des compagnies charters n'est pas sans danger : on ne peut proposer des tarifs aussi faibles sans réduire certaines prestations indispensables à la sécurité des passagers. Les pilotes de charters font beaucoup d'heures de vol sans toujours respecter les temps de repos. De même, la formation des équipages des charters est parfois incomplète. A ce facteur humain s'ajoutent les défaillances techniques avérées des appareils de Flash Airlines qui avaient dû atterrir d'urgence en 2002 et 2003 sur les aéroports d'Athènes et de Genève. Ces avions étaient exploités sans relâche, accumulant les vols et les kilomètres. Le recours excessif des compagnies charters à la sous-traitance pour l'entretien des appareils multiplie les intermédiaires mal identifiés. Des problèmes techniques pourraient également s'expliquer par l'utilisation de pièces détachées contrefaites, moins chères et peu sûres. Ces dysfonctionnements mettent en doute la sécurité des vols charters et appellent des contrôles plus stricts. Il conviendrait de compléter l'examen de l'état général de l'avion par un véritable audit technique (fonctionnement des moteurs, etc.). Par ailleurs, les voyageurs devraient être obligés d'exiger des garanties sérieuses de la part des compagnies « low-cost » qui transportent leurs clients. Une plus grande transparence vis-à-vis des passagers sur la compagnie qui doit assurer le vol semble tout aussi indispensable. Dès lors, il lui demande comment il entend renforcer la sécurité des vols charters et compléter les contrôles des avions potentiellement dangereux par de véritables audits techniques. Il aimerait connaître les mesures prévues en matière d'information du public et de transparence. Au plan international, il l'interroge sur les initiatives qu'il prépare, pour obtenir des normes de sécurité plus strictes et des règles uniformes sur les temps de vol et de repos. Enfin, il souhaiterait avoir des précisions sur l'état d'avancement de la proposition de directive européenne visant à harmoniser les contrôles des avions dans les différents États membres.

### Texte de la réponse

En application de la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, chaque État est responsable de la navigabilité des avions inscrits sur son registre d'immatriculation et de la délivrance des licences aux personnels navigants qui les mettent en oeuvre. En adhérant à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les États ont pris l'engagement de garantir l'application des règles techniques figurant en annexe à la convention et d'accepter le survol et les escales des avions des États qui satisfont à ces obligations. Exerçant la surveillance des avions qui sont sous sa responsabilité, chaque administration nationale de l'aviation civile est à même de délivrer ou de retirer à un exploitant le certificat technique d'exploitation. Pour leur part, les autorités françaises s'assurent systématiquement que les compagnies étrangères qui viennent en France sont dûment autorisées par leur État d'origine. Par ailleurs, dans le cadre du programme intitulé « Safety Assessment of Foreign Aircraft » (SAFA) mis en place au sein de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), les autorités de l'aviation civile effectuent des contrôles ponctuels des compagnies aériennes actives en France. Avec 2304 contrôles réalisés en 2003, dont 1281 sur des avions de compagnies étrangères, la France est, avec l'Allemagne, le pays qui contribue le plus à ce programme. Celui-ci deviendra d'ailleurs obligatoire d'ici deux ans grâce à l'adoption récente d'une directive européenne. De l'analyse effectuée par les services français des contrôles effectués par la Suisse sur les avions de Flash Airlines, il ressort que les anomalies relevées par les autorités suisses ne peuvent être qualifiées de graves défaillances des moteurs, du train d'atterrissage et des commandes des appareils. Les contrôles effectués ultérieurement, par ailleurs, par les autres États européens, dont la France, n'ont pas révélé d'anomalie justifiant une interdiction de cette compagnie aérienne. Pour ce qui est des deux déroutements rapportés par la presse, le premier à Athènes était dû à la défaillance d'un moteur, le second à Genève était la conséquence de mauvaises conditions météorologiques, le terrain de destination Paris - Charles-de-Gaulle n'étant pas accessible ce jour-là à cause de la neige. Or, la défaillance constatée est un événement non critique, prévu par les règlements de certification, qui peut nécessiter un déroutement mais n'affecte pas la sécurité grâce à l'application de procédures appropriées. Par ailleurs, les règlements de sécurité applicables au transport aérien public régulier sont les mêmes que ceux applicables aux « charters ». Le fait que la compagnie Flash Airlines ait fait appel à une société norvégienne de maintenance, qui détient un agrément reconnu par les Autorités conjointes européennes de l'aviation (JAA) et qui entretient aussi bien des avions destinés au transport régulier que des « charters », est à mettre au crédit de la compagnie égyptienne. Enfin, l'harmonisation au sein de l'Union européenne de la réglementation relative aux temps de vol et de repos des personnels navigants n'a pu aboutir jusqu'à présent en raison des différences importantes de points de vue entre les États membres. Sur la base d'une proposition de compromis élaborée par le Parlement européen, la Commission a soumis un nouveau projet au Conseil, dont l'examen a débuté sous présidence irlandaise. La France est disposée à oeuvrer en faveur de l'adoption de règles communes qui tiennent compte des particularités des réseaux des compagnies aériennes, et préservent les acquis sociaux existants. A la suite de l'accident de Charm el-Cheikh, le Gouvernement français a en outre décidé d'étudier la création d'un label portant sur la qualité de service et la sécurité. Les propositions d'un groupe de travail, chargé d'examiner les possibilités d'amélioration de la prévention des risques et de la transparence vis-à-vis du client dans le domaine des voyages à forfait incluant un transport aérien, ont été rendues publiques le 7 juin. Sur la base des conclusions de ce groupe de travail, il est ainsi proposé de mettre en place un label de sécurité et de qualité, d'une validité de deux ans, qui sera obtenu par une démarche volontaire de certification de la part des transporteurs aériens réguliers ou non réguliers. Un organisme indépendant de contrôle agréé sera chargé de proposer un référentiel de certification portant sur la sécurité et la qualité. Ce référentiel sera publié au Journal officiel. Il est prévu que le dispositif de certification soit opérationnel au cours du premier semestre de l'année 2005. L'organisme certificateur établira annuellement, sur la base des rapports d'audit effectués par des organismes accrédités et au fur et à mesure des certifications, une liste « bleue » publiée sur internet, sur laquelle figureront l'ensemble des compagnies labellisées. Celles-ci pourront faire l'objet d'une utilisation prioritaire par les opérateurs et les distributeurs de voyages à forfait et d'une information régulière auprès de la clientèle. Cette démarche de certification a été présentée aux États membres de l'Union européenne lors du conseil informel des ministres des transports de l'Union européenne qui se tenait à Amsterdam les 9 et 10 juillet 2004. A la suite de la présentation de l'initiative française, la présidence de l'Union Européenne a souhaité que le principe d'un label européen soit repris et inscrit au programme de travail de la Commission Européenne au cours des prochains mois. S'agissant de l'information de leurs clients, il est prévu que les voyageurs s'engagent à améliorer la transparence sur les conditions pratiques et les composantes de leur voyage, en mettant tout en oeuvre pour les informer du nom et de l'origine du transporteur,

notamment en cas de partage de code, d'affrètement ou de changement de compagnie de dernière minute. Afin de concrétiser cette démarche de transparence, les voyagistes se sont engagés à faire figurer dans leurs catalogues et par destination (Afrique, Asie, Europe etc.) le nom, l'origine et, à terme, la certification éventuelle des compagnies auxquelles ils auront recours. Ces dispositions mises en oeuvre au niveau national sont appelées à trouver un prolongement au niveau communautaire, dans la mesure où la Commission travaille actuellement à l'élaboration d'une réglementation visant à obliger les voyagistes et l'ensemble des compagnies aériennes à informer le passager de l'identité du transporteur.

### Données clés

**Auteur :** [M. Pierre Lang](#)

**Circonscription :** Moselle (6<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 31560

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** équipement, transports et logement

**Ministère attributaire :** équipement

### Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 13 janvier 2004, page 210

**Réponse publiée le :** 10 août 2004, page 6298