



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## transports aériens

Question écrite n° 56707

### Texte de la question

M. Éric Jalton souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur la sécurité des avions desservant l'outre-mer, qui subissent de façon récurrente de graves incidents liés à leur âge ainsi qu'à leur vétusté. Selon le collectif des Antillais, Guyanais et Réunionnais, la grande majorité des compagnies aériennes proposant des rotations outre-mer seraient touchées par ce phénomène préoccupant. Mais force est de constater que la compagnie Corsair est particulièrement concernée. En effet, au mois de décembre dernier, pas moins de sept incidents y ont été répertoriés, dont deux le même jour. Quant à la compagnie Air Austral, chargée des liaisons Paris/Saint-Denis, elle a eu à déplorer des pannes de moteur sur deux de ses Boeing 777-200, à une semaine d'intervalle. Le comble, c'est que pour la remplacer, cette dernière a fait appel à la compagnie European Air Charter qui s'est permise de faire les 10 000 km séparant Saint-Denis de Paris-CDG avec un appareil ayant une panne de moteur et un équipage exclusivement anglophone qui n'a pas été en mesure d'apaiser les craintes des 400 passagers paniqués. La compagnie Air France n'est pas pour autant dédouanée. Mais il est particulièrement difficile d'obtenir des informations à son sujet. De son point de vue, la gravité des incidents répertoriés impose un remplacement rapide de la flotte de ces compagnies par des avions neufs et non par des appareils d'occasion. C'est la raison pour laquelle il lui demande de peser de toute son autorité pour rappeler leurs responsabilités aux compagnies aériennes, ainsi que le respect qu'elles doivent à leurs usagers.

### Texte de la réponse

Les avions exploités en transport aérien public sont soumis à des règlements très exigeants pour maintenir leur navigabilité et garantir leur sécurité. De plus, tous les incidents en exploitation constatés sont notifiés à la direction générale de l'aviation civile et font l'objet d'un suivi particulier. Les contrôles effectués sur les appareils sont renforcés au fur et à mesure que ceux-ci accumulent des heures de vol. Par ailleurs, tous les appareils sont entretenus par des organismes agréés selon un programme d'entretien approuvé, qui peut comprendre des conditions d'entretien spécifiques pour les avions plus anciens. Tout est donc mis en oeuvre pour que tous les appareils présentent un très haut niveau de sécurité quel que soit leur âge. Conformément aux procédures en vigueur, tous les incidents rapportés sur les dessertes outre-mer ont fait l'objet d'analyses par les compagnies aériennes concernées, et la direction générale de l'aviation civile s'est assurée que des mesures avaient bien été prises pour les traiter. Les incidents rapportés ne sont pas le fait d'une seule compagnie mais de plusieurs entreprises communautaires de nationalités différentes et plusieurs types d'avions ; ils sont intervenus en des lieux différents et n'ont donc pas de lien entre eux. Concernant plus particulièrement la compagnie Corsair, le taux d'incidents relevé a effectivement connu une augmentation en fin d'année dernière, et cette compagnie a mis en oeuvre, à la demande de la DGAC, des mesures spécifiques d'amélioration de ses procédures de contrôle interne, des renforts d'effectifs et des actions spécifiques de formation. Par ailleurs, le retour d'un avion sur son aéroport de départ, comme cela a été le cas au cours des derniers mois à Orly pour deux B747, ou l'annulation d'un vol en raison d'un dysfonctionnement ne traduit pas l'existence d'un danger mais correspond à l'application par l'équipage des procédures de sécurité. De même, certaines pannes entraînent effectivement

des immobilisations prolongées d'appareils. En effet, malgré la redondance de nombreux systèmes de bord, l'exploitation d'un avion est basée sur l'application du principe de précaution qui veut qu'il ne soit pas fait d'impasse sur la disponibilité des équipements. Cela peut générer des retards importants, et ce d'autant plus lorsque l'incident survient en un lieu éloigné des ateliers principaux de la compagnie. Ce fut notamment le cas, par exemple, à la suite de la défaillance d'une pompe de carburant intervenue à Saint-Denis de la Réunion sur un appareil de Corsair. Ces situations sont cause de désagréments pour les passagers mais elles ne sont pas propres aux dessertes ultramarines. L'honorable parlementaire rappelle l'incident qui a amené le 26 octobre dernier un appareil quadriréacteur britannique affrété par Air Austral à effectuer un vol entre l'île de la Réunion et la métropole avec un moteur en panne. De manière générale, dans le cas où une compagnie française affrète une compagnie étrangère, la direction générale de l'aviation civile vérifie que cette dernière est soumise à des règlements de sécurité des vols équivalents à ceux appliqués à des compagnies françaises. L'incident de fin octobre a fait l'objet d'une demande d'information auprès des autorités britanniques qui ont confirmé que le commandant de bord avait respecté les procédures de la compagnie. Le bureau d'enquête et d'analyse pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) a cependant ouvert une enquête à cet égard dont les conclusions ne sont pas connues à ce stade. Enfin, la composition et le renouvellement de la flotte des compagnies aériennes sont du seul ressort des compagnies aériennes. L'État ne saurait intervenir dans ces décisions que pour des raisons de sécurité, et l'âge des avions n'est pas un critère justifiant une telle intervention dès lors que les compagnies respectent les réglementations de sécurité. D'ores et déjà plusieurs compagnies desservant l'outre-mer utilisent des appareils de production récente et d'autres ont prévu de renouveler rapidement leur flotte. Air France devrait notamment mettre en oeuvre à partir de 2006 une flotte de B777-300 entièrement dédiée à la desserte des départements d'outre-mer. Ceci contribuera à améliorer la qualité du service rendu aux voyageurs.

## Données clés

**Auteur :** [M. Éric Jalton](#)

**Circonscription :** Guadeloupe (1<sup>re</sup> circonscription) - Députés n'appartenant à aucun groupe

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 56707

**Rubrique :** Outre-mer

**Ministère interrogé :** équipement

**Ministère attributaire :** équipement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 1er février 2005, page 932

**Réponse publiée le :** 17 mai 2005, page 5114