



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

sécurité

Question écrite n° 59865

Texte de la question

M. Germinal Peiro souhaite attirer l'attention de M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer sur la situation des lignes régionales de transport aérien et sur les problèmes de sécurité qu'engendre le recours à de multiples sous-traitants. Répondant à un appel d'offres européen, la société portugaise Aero-Condor a obtenu fin 2004 la gestion de la ligne aérienne Agen - Paris financée à hauteur de 2,5 millions d'euros par an dans le cadre d'une OSP. Cependant, cette société ne possédant pas d'appareil répondant à ce service de transport aérien, la société danoise DAT a été engagée pour assurer la sous-traitance. Cette dernière a mandaté pour sa part une compagnie lituanienne qui a fourni un ATR 42 et l'équipage de bord. Le 31 décembre 2004, une première liaison était réalisée. Malheureusement, 5 jours après, suite à une panne de l'un des deux moteurs de l'ATR 42, le commandant de bord lituanien n'a pas appliqué les recommandations du constructeur européen de l'appareil qui prescrivait un atterrissage rapide, ainsi que la réglementation en vigueur lui imposant un aéroport de recueil proche d'Agen et a poursuivi son vol en dépit de toutes les règles de sécurité mettant ainsi en péril la vie de son équipage, celle de ses passagers et, accessoirement, celle des populations survolées. Par chance, après 1 h 30 de vol, cet appareil a pu atterrir à Paris en procédure d'urgence en ayant occasionné cependant de nombreuses perturbations du trafic aérien. Heureusement sans conséquence, cet incident démontre néanmoins les dangers du recours à des sous-traitants pour assurer des liaisons aériennes financées en partie par des fonds publics et pose de nombreuses questions. Qui contrôle les appareils de ces compagnies et les formations du personnel naviguant ? Qui est responsable en cas d'accident ? Qui enquête sur ce type de dysfonctionnements ? Aussi, il aimerait connaître les mesures de précaution qu'il compte mettre en oeuvre afin de lutter contre les conséquences de la déréglementation qui sévit en matière de transport aérien et ainsi empêcher une catastrophe majeure.

Texte de la réponse

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer porte à la connaissance de l'honorable parlementaire que dans la mesure où la ligne régionale de transport aérien entre Agen et Paris est soumise à des obligations de service public, le syndicat mixte pour l'aéroport départemental a choisi Aérocondor en tant qu'exploitant à la suite d'un appel d'offres européen, conformément à la loi. Le dossier de candidature d'Aérocondor a été examiné avec les autorités portugaises de l'aviation civile. Le recours d'Aérocondor à la société danoise DAT et sa filiale lituanienne DOT pour assurer le démarrage des vols avec un ATR 42 a été approuvé par les autorités portugaises, qui sont responsables de la sécurité des vols assurés par la compagnie Aérocondor, conformément aux dispositions de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Cette situation a été portée à la connaissance des services de la direction générale de l'aviation civile française (DGAC). La compagnie Danu Oro Transportas (DOT), auprès de laquelle DAT a affrété un appareil, détient un certificat de transporteur aérien conforme à la réglementation JAR OPS 1 des autorités conjointes de l'aviation européennes (JAA), délivré par les autorités lituaniennes. La Lituanie est membre de l'Union européenne et les autorités aéronautiques de ce pays ont été déclarées membres à part entière des JAA après un audit par une équipe internationale. La panne moteur, intervenue le 13 janvier lors du vol Agen-Paris, a conduit la DGAC à

questionner les autorités portugaises et danoises ainsi que, directement, la compagnie aérienne lituanienne DOT qui a effectué le vol. La décision du commandant de bord de poursuivre le vol jusqu'à Orly a été prise après une analyse de la situation technique et opérationnelle, tenant compte de la météorologie, de la familiarisation de l'équipage avec les aérodromes de déroutement et de la difficulté souvent accrue d'une approche de nuit par rapport à une approche de jour. Elle n'est pas contraire à la réglementation opérationnelle en vigueur et a privilégié de bonnes conditions météorologiques à l'atterrissage par rapport à celles régnant sur les aérodromes de déroutement à proximité. La DGAC a procédé à des contrôles au sol sur la compagnie lituanienne DOT à Agen et à Paris, qui ont porté sur la documentation de bord, les équipements du poste de pilotage, les licences du personnel navigant, les équipements de sécurité de la cabine et l'état extérieur de l'avion. Ces contrôles n'ont pas mis en évidence de manquements à la sécurité qui justifieraient une remise en cause du certificat de transporteur de la compagnie DOT. La DGAC et les autorités portugaises ont convenu de procéder à des échanges d'informations tant sur les aspects techniques que sur les conditions d'affrètement des compagnies sous-traitantes. La DGAC a également eu de nombreux échanges sur des points techniques avec la compagnie danoise, ainsi qu'avec les autorités danoises. De plus, la compagnie Aérocondor a transmis à la DGAC deux rapports d'audits relatifs à la compagnie DOT, effectués en janvier et en mars 2005. Ces rapports faisaient état d'écarts qui ne mettent pas en cause la sécurité des vols, et qui sont désormais corrigés. Sur un plan plus général, il convient de parvenir à une plus grande harmonisation européenne des règlements et de leur application, et à un renforcement de la coopération entre autorités. C'est pourquoi la France soutient le projet de règlement communautaire introduisant des règles communes d'exploitation (EU-OPS) et participe activement aux travaux de l'Agence européenne pour la sécurité aérienne (AESA).

Données clés

Auteur : [M. Germinal Peiro](#)

Circonscription : Dordogne (4^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 59865

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 15 mars 2005, page 2692

Réponse publiée le : 16 août 2005, page 7904