ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

sécurité

Question écrite n° 72737

Texte de la question

La série noire de catastrophes aériennes qui a endeuillé l'été 2005 nous amène à nous poser de façon légitime des questions sur le respect des conditions de sécurité, d'entretien et de contrôle du parc aéronautique en service, notamment du côté des compagnies de vols charters. Force est de constater que ces dernières sacrifient bien volontiers la sécurité afin de tirer toujours plus bas les prix et gagner des parts de marché sur ce secteur très concurrentiel. Or la fréquence des incidents enregistrés et des catastrophes appelle une réaction très vive et ferme de la part des autorités européennes et sur le plan international afin que le secteur des vols charters soit beaucoup plus encadré, contrôlé et sanctionné sur le plan de la sécurité, tant sur son aspect entretien technique des flottes aériennes et du suivi administratif des incidents constatés en liaison avec les autorités en charge de l'aviation civile. De même, le projet de « label bleu » envisagé par le Gouvernement n'apportera absolument pas les garanties de sécurité impérative que nous sommes tous en droit d'attendre dans le domaine aérien. Par ailleurs, il est à noter qu'en France tout avion de nationalité étrangère, de charter ou de ligne régulière, ne font très souvent l'objet que d'un simple contrôle visuel au lieu d'un véritable contrôle technique complet qui est pourtant le seul gage d'une sécurité optimisée. La situation actuelle exige la prise de mesures nettement plus coercitives, voire radicales où les états d'âme n'ont pas de place. En cela il serait pragmatique de prévoir un système de contrôle-sanction qui immobiliserait au sol les flottes de compagnies aériennes jugées dangereuses et dignes de figurer sur ladite « liste noire », et ceci jusqu'à la levée complète des réserves. Compte tenu de ces éléments, Mme Chantal Robin-Rodrigo souhaite désormais connaître la position et les intentions de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer au sujet de ce dossier.

Texte de la réponse

La sécurité des vols exploités en transport public, à destination ou en provenance du territoire français, est une préoccupation constante des pouvoirs publics français. Dans ce cadre, il convient de différencier leurs responsabilités à l'égard des transporteurs aériens français et des transporteurs aériens étrangers. En France, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a la responsabilité de certifier les transporteurs aériens français et de s'assurer, par la suite, que les conditions techniques que doivent respecter ces transporteurs sont toujours respectées. Les conditions de certification et de surveillance continue sont définies conformément à une réglementation et à des procédures discutées au niveau européen, dans le cadre des normes fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Dans ce contexte, et s'agissant de transporteurs aériens français, il faut souligner que les conditions de certification et de surveillance des compagnies charters sont identiques à celles des compagnies régulières. Les transporteurs aériens étrangers sont certifiés et surveillés par l'autorité de l'aviation civile de l'État correspondant à leur base principale d'exploitation. Cette autorité, ayant une vision complète du niveau de sécurité de ses transporteurs, peut leur délivrer ou leur retirer les autorisations de transport de passagers. Les autorités françaises s'assurent systématiquement que les compagnies étrangères qui viennent en France sont autorisées par leur État d'origine, et ont, de plus, la possibilité d'effectuer des contrôles sur les appareils desservant le territoire français et, le cas échéant, d'interdire ces appareils, voire

le transporteur aérien qui exploite ces appareils, si ceux-ci ne respectent pas les standards internationaux fixés par l'OACI. Ces vérifications ont prouvé leur utilité, même si elles ne peuvent, certes, se substituer au contrôle continu de l'entreprise par son autorité de tutelle. Cependant, les événements récents ont montré que de nouvelles mesures devaient être mises en place. Certaines peuvent être prises au niveau national, la plupart relèvent d'actions à prendre au niveau international. C'est pourquoi le gouvernement français a préparé un mémorandum destiné aux instances européennes, et qui, plus généralement, a vocation à enrichir les positions européennes dans le débat international. Ce mémorandum reprend les initiatives françaises et européennes en ce qui concerne l'information des passagers aériens sur la sécurité des compagnies aériennes qu'ils empruntent, et notamment la création d'une « liste noire » européenne. Il préconise également des actions spécifiques et homogènes en Europe envers les compagnies aériennes des États tiers, de façon à augmenter et partager entre autorités européennes les vérifications techniques préalables aux autorisations. Il propose que l'Europe défende auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale le renforcement significatif de son programme de supervision des États, la diffusion des informations issues de ce programme concernant la capacité des États à assurer le contrôle de leurs compagnies aériennes, et la mise en oeuvre d'une stratégie commune de coopération technique. Enfin, il propose une vision à long terme de l'organisation de l'ensemble du domaine de la sécurité aérienne en Europe, impliquant notamment les États, l'Agence européenne de sécurité aérienne et Eurocontrol, de sorte que se construise progressivement un système intégré, cohérent et efficace. Au plan français, le Gouvernement a décidé d'anticiper certaines des mesures en discussion. Il a ainsi décidé le renforcement du programme d'inspection des aéronefs sur les aéroports français et des moyens qui lui sont affectés en France. Parallèlement, il a décidé la création d'un observatoire technique des compagnies aériennes étrangères au sein de la Direction générale de l'aviation civile. Il poursuit également la mise en oeuvre du projet de labellisation des compagnies aériennes. Ce projet permet d'identifier, auprès des clients aériens, les compagnies aériennes qui auront accepté de se livrer à un examen exhaustif de leur conformité aux normes de sécurité internationale. Enfin, il a anticipé, dans un souci de transparence, le règlement communautaire sur l'information des passagers aériens en publiant la liste des compagnies aériennes interdites d'exploitation en France, ainsi que celles qui sont autorisées.

Données clés

Auteur : Mme Chantal Robin-Rodrigo
Circonscription : Hautes-Pyrénées (2e circonscription) - Socialiste
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 72737
Rubrique : Transports aériens
Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer
Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 6 septembre 2005, page 8326
Réponse publiée le : 20 décembre 2005, page 11861