



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

sécurité

Question écrite n° 94270

Texte de la question

M. Pierre Morange souhaite attirer l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur l'inquiétude des pilotes de ligne concernant la sécurité des vols, des passagers transportés et des populations survolées. À la suite du drame de Charm El-Cheikh et des accidents d'avion ayant eu lieu au cours de l'été 2005, une commission parlementaire a été créée et de nombreux experts ont été auditionnés. Ce travail d'enquête et d'analyse a abouti à la formulation de quarante-cinq propositions. Or seules deux d'entre elles ont, à ce jour, trouvé effet. Les pilotes de ligne s'interrogent donc sur les obstacles à leur mise en application et demandent à ce qu'ils soient levés. Il lui demande quelles mesures il entend prendre pour rassurer cette profession.

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 cette lettre 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 souvent fait l'objet de publications et de communications. Ceci 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 le 23 mars 2006 par un règlement de la Commission européenne. Concernant les quarante 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. Le Gouvernement a également pris des initiatives pour promouvoir les nombreuses propositions concernant les actions de l'Union européenne ou de l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.). Il soutient par ailleurs celles qui ont d'ores et déjà été relayées par la Commission. De surcroît, le Gouvernement a 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. Ainsi, a été publiée par la France dès fin août 2005 la liste des compagnies aériennes autorisées et des compagnies aériennes interdites d'exploitation, dans l'attente de la publication de la « liste noire » européenne intervenue le 23 mars 2006. 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 Etats 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 anticipe 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. 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, actuellement en cours d'examen en deuxième lecture au Parlement européen. 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. Pierre Morange](#)

Circonscription : Yvelines (6^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 94270

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 16 mai 2006, page 5113

Réponse publiée le : 25 juillet 2006, page 7893