



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

sécurité

Question écrite n° 23540

Texte de la question

M. Éric Raoult attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'action des pouvoirs publics dans la prévention des catastrophes aériennes. En effet, ces dernières années, après les drames de Charm-El-Cheikh et du Venezuela, l'opinion européenne s'était particulièrement émue, notamment de la dangerosité des charters. Le Parlement avait organisé une mission d'information sur ce dossier sensible et la Commission européenne s'en était également saisie pour avancer diverses propositions de mesures, édictant spécialement une liste noire de certaines compagnies pouvant s'avérer dangereuses. Plusieurs années après ces événements et ces annonces, il pourrait être utile d'en tirer un bilan d'application pour en dresser des leçons quant à leur efficacité pratique, notamment en ce qui concerne l'effet sur la pérennité des compagnies dangereuses. Il lui demande donc de bien vouloir lui communiquer les principaux éléments de ce bilan d'application.

Texte de la réponse

Les accidents d'avions de janvier 2004 (Flash Airlines à Charm el Cheikh) et août 2005 (West Caribbean à Maracaibo) ont tragiquement endeuillé la France et ont mis sur le devant de la scène la question du contrôle de la sécurité des compagnies étrangères autorisées à desservir la France. Au-delà, la question a été élargie à la sécurité des vols, quels qu'ils soient, susceptibles de transporter des passagers français. La direction générale de l'aviation civile (DGAC) a ainsi été de plus en plus interrogée sur le niveau de sécurité des compagnies aériennes étrangères. Ce contexte a conduit une mission d'information du Parlement à publier en juillet 2004 un rapport sur la sécurité aérienne. Le ministre chargé de l'aviation civile a élaboré pour sa part un plan d'actions national pour la sécurité aérienne en août 2005, puis a déposé un mémorandum fin 2005 auprès des instances de l'Union européenne sur la sécurité aérienne. En mars 2006, une réunion spéciale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) s'est tenue à Montréal sur la sécurité aérienne, dans la préparation de laquelle la France a joué un rôle moteur. L'OACI a lancé d'importants travaux dont le développement a pu être contrôlé lors de son Assemblée triennale en septembre 2007. Les conditions de suivi de l'activité et de la sécurité des compagnies aériennes étrangères ont ainsi sensiblement évolué depuis ces événements, en France comme en Europe. Le programme européen « SAFA » (Safety Assessment of Foreign Aircraft) établi au niveau des 42 États de la Conférence européenne de l'aviation civile, a été rendu obligatoire pour les États de l'Union européenne par une directive en vigueur depuis février 2006. Il consiste à procéder à des inspections normalisées en Europe sur les avions étrangers, et à en partager les résultats. Ces inspections peuvent conduire à bloquer un avion si nécessaire en cas de manquement important aux règles de sécurité. La France a, dès 1996, joué un rôle moteur dans ce programme. Elle a encore sensiblement renforcé son action depuis 2003, passant de 25 à 47 contrôleurs techniques et de 1200 contrôles en 2003 à plus de 2300 en 2007, avec un objectif de 2500 en 2008. Un pilotage accentué au niveau central de la DGAC a de plus été mis en place, avec la constitution d'un observatoire des compagnies aériennes permettant de suivre la situation de chacune d'entre elles et des procédures spécifiques de surveillance renforcée lorsque la DGAC dispose d'éléments d'alerte indiquant qu'une compagnie est susceptible d'entreprendre ou de poursuivre une exploitation technique avant

même qu'apparaissent des doutes sur la conformité de son exploitation ou sur l'efficacité de la surveillance exercée par son autorité de tutelle. En 2007, 320 inspections de ce type ont été réalisées sur le total de 2300 inspections. Pour sa part, l'Union européenne a adopté fin 2005 un règlement qui crée une liste noire unique et publiée des compagnies aériennes non européennes interdites de vol en Europe pour des raisons de sécurité. La première a été établie en mars 2006. Elle est remise à jour environ tous les trois mois après avis d'un comité d'experts auquel participe la DGAC française, qui s'appuie sur les résultats des inspections « SAFA » et les performances connues des administrations de l'aviation civile concernées, qui sont auditées par l'OACI. Elle compte aujourd'hui 150 compagnies, dont l'ensemble des compagnies de certains pays dont les autorités sont jugées particulièrement déficientes. De plus, la France et l'Europe ont décidé de soumettre les compagnies étrangères à une enquête technique avant d'autoriser la desserte de leur espace aérien, afin de s'assurer qu'elles respectent bien les normes de l'OACI. La DGAC a ainsi mis en place un questionnaire technique à destination des nouvelles compagnies qui souhaitent effectuer des séries de vol sur la France, de façon à obtenir un ensemble cohérent d'informations avant une première autorisation. En Europe, un règlement adopté en avril 2008 prévoit que l'Agence européenne pour la sécurité aérienne devra délivrer aux compagnies étrangères une attestation de sécurité. Les conditions de mise en oeuvre de ce règlement feront l'objet de textes d'application à prendre dans les prochains mois. Ces travaux européens s'inscrivent naturellement dans les améliorations en cours au niveau mondial. La nécessité pour l'OACI de vérifier périodiquement, grâce à des audits approfondis, la capacité de ces États à faire respecter par leurs opérateurs les normes internationales de sécurité, est désormais reconnue et le programme correspondant est mené avec efficacité. La France a fait l'objet d'un tel audit du 3 au 23 juin 2008. Fait important, grâce aux résolutions prises en 2006, et de façon effective depuis mars 2008, les résultats de ces audits sont accessibles sur le site internet public de l'OACI. Il est difficile d'observer des tendances statistiques fiables sur un nombre réduit d'accidents graves et pendant une période courte, mais il est patent que les mesures mises en oeuvre au cours de ces dernières années sont une contribution notable à l'amélioration de la sécurité.

Données clés

Auteur : [M. Éric Raoult](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (12^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 23540

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 mai 2008, page 4169

Réponse publiée le : 9 septembre 2008, page 7874