



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## navigation

Question écrite n° 78123

## Texte de la question

M. Pierre Morel-A-L'Huissier attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'éruption du volcan islandais ayant entraîné un arrêt du trafic aérien durant plusieurs jours. Il lui demande de bien vouloir lui dresser un bilan de la gestion de cette crise.

## Texte de la réponse

La propagation du nuage de cendres émises par le volcan islandais Eyjafjallajökull a entraîné l'arrêt ou la très forte réduction du trafic aérien sur une grande partie du continent européen et, par voie de conséquence, sur la plupart des aéroports mondiaux. À partir du 15 avril 2010, cette situation inédite a occasionné quatre jours de paralysie quasi totale de l'espace aérien français et le blocage d'environ 150 000 voyageurs français, hors de métropole. Dès le 18 avril 2010, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) a organisé avec Air France des vols d'évaluation qui ont permis d'améliorer les connaissances de l'impact du nuage de cendres sur les avions et leurs moteurs. Le lendemain, le trafic de fret et les vols de convoyage d'avions ont été autorisés. Le 19 avril 2010, une téléconférence des directeurs généraux de l'aviation civile avec Eurocontrol, puis une audioconférence des ministres européens des transports ont permis l'adoption d'une position commune, proposée par Eurocontrol, consistant à définir, au sein du nuage de cendres, des zones interdites limitées correspondant à une concentration plus élevée. Le 20 avril 2010, le trafic de passagers a pu reprendre progressivement, permettant le redémarrage de l'activité long-courrier. Tous les moyens aériens, notamment ceux d'Air France, ont été mobilisés pour faciliter le retour des voyageurs bloqués. À partir du 27 avril 2010, la DGAC a mis en place un programme de surveillance particulier des avions ayant traversé une zone suspectée de contamination par les cendres. Selon les consignes opérationnelles édictées par la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC), les avions font l'objet d'une inspection générale à leur arrivée. En cas de doute, ceux-ci sont inspectés de manière approfondie et leurs moteurs sont examinés à l'aide d'un boroscope (caméra miniature). Les résultats de ces inspections ont montré la possibilité d'assurer les vols en toute sécurité. Le 4 mai 2010, un Conseil extraordinaire des ministres des transports européens, réuni pour tirer les premiers enseignements de cet événement, a conclu à la nécessité d'élaborer une approche cohérente au niveau de l'Union européenne pour gérer les risques et d'accorder la plus haute priorité à la mise en oeuvre intégrale et anticipée du ciel unique européen. Le Conseil a déclaré applicables les réglementations relatives aux droits des passagers et appelé de ses voeux leur mise en oeuvre uniforme. Le 17 mai 2010, le secrétaire d'État français chargé des transports a « demandé à l'Union européenne et à l'ensemble des acteurs du secteur aéronautique de maintenir leur vigilance, mais aussi d'intensifier leurs travaux pour améliorer la prévision du phénomène et sa prise en compte au niveau du transport aérien ». Le 21 mai 2010, suite aux réflexions communes menées avec Eurocontrol, les industriels et les transporteurs, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) a publié une recommandation définissant quatre zones d'exposition aux cendres ; la blanche dans laquelle tous les vols sont autorisés, les zones grise et rouge (concentration comprise entre 0,2 mg et 4 mg par mètre cube d'air), dans lesquelles les vols peuvent être autorisés sous réserve de précautions opérationnelles ou techniques, et la zone noire dite « no fly ». Ces niveaux de concentration sont susceptibles d'évoluer à l'avenir en fonction des

travaux en cours associant toutes les parties prenantes, notamment les constructeurs d'avions et de moteurs, sous l'égide de l'AESA. Il s'agit là d'un pas important, la recommandation précise en effet les conditions permettant d'assurer les vols et fournit aux États européens une base commune leur permettant de prendre des décisions cohérentes. Cette situation s'avère avoir des conséquences importantes à la fois pour les acteurs du transport aérien et les passagers. On estime que plus de 15 000 vols desservant la France n'ont pu être réalisés, résultant en une perte de trafic aérien au départ et à l'arrivée du territoire français de 1,7 million de passagers, ce qui représente 16 % du trafic d'avril et 1,4 % du trafic annuel. Le bilan pour la France de la paralysie totale du ciel représente un coût de 168 MEUR pour les transporteurs aériens français, de 16 millions pour Aéroports de Paris et de 20 millions pour le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » de la DGAC, sans compter les pertes des entreprises dont l'activité est directement liée au trafic, comme l'assistance en escale. On enregistre également de moindres recettes pour les taxes hors budget annexe du contrôle et de l'exploitation aériens (BACEA), (taxes d'aéroport et de solidarité notamment). Au plan social, et afin d'éviter des licenciements, le dispositif du chômage partiel est fortement mobilisé, tant par les compagnies aériennes, que par les entreprises d'assistance en escale. L'ensemble des dossiers déposés porte sur près de 150 000 heures de travail perdues du fait de l'éruption volcanique. Pour ce qui concerne les passagers, le Gouvernement s'est mobilisé dès le début de la crise pour leur venir en aide. Au-delà des informations diffusées en temps réel sur le site Internet du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat (MEEDDM), des mesures ont été prises notamment en matière de délivrance de visas, de gestion des restrictions environnementales pour effectuer le plus grand nombre possible de vols, et d'acheminements des passagers par voie ferroviaire ou routière entre les aéroports du sud de la France et les zones de destination. Par ailleurs, le réseau diplomatique a été mobilisé pour évaluer le nombre de passagers bloqués, apporter une aide d'urgence à ceux qui en avaient besoin (hébergement, médicaments, prolongation de visas...), organiser avec les transporteurs les priorités de retours (enfants, malades...). Enfin, un médiateur a été nommé, le 3 mai 2010, pour aider les passagers à trouver des solutions rapides et concertées avec les transporteurs à leurs demandes. Le médiateur a reçu à cette date environ 2 250 dossiers et près de 11 000 appels. Il travaille bien entendu en concertation avec les services du MEEDDM chargés des réclamations des passagers aériens.

## Données clés

**Auteur :** [M. Pierre Morel-A-L'Huissier](#)

**Circonscription :** Lozère (2<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 78123

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 4 mai 2010, page 4915

**Réponse publiée le :** 3 août 2010, page 8616