



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

navigation

Question écrite n° 99287

Texte de la question

M. Jean-Claude Fruteau attire l'attention de M. le ministre auprès de la ministre d'État, ministre des affaires étrangères et européennes, chargé des affaires européennes, sur le retour d'expérience de l'éruption du volcan islandais Eyjafjöll et la nécessité de mettre en oeuvre une meilleure coordination au niveau européen pour la gestion de ce type de crise. La plupart des aéroports européens ont dû fermer entre le 15 et le 20 avril 2010 en raison des nuages de cendres volcaniques ; le Royaume-uni, l'Irlande, les États scandinaves et le Benelux ont été les plus touchés. Dès le jeudi 15 au soir, la France fermait ses aéroports au nord d'une ligne Brest-Strasbourg, Orly et Charles-de-Gaulle fermant à 23 heures. La limite de fermeture est ensuite descendue le long d'un axe Nice-Bordeaux. L'activité était nécessairement réduite dans les aéroports restés ouverts, dans la mesure où aucune liaison n'était possible avec Paris ni avec les autres aéroports au nord de cette ligne. Les aéroports du sud de la France, puis celui de Nantes, ont été utilisés pour ramener en France des passagers bloqués en Amérique, en Afrique, en Asie ou dans les DOM, les « post acheminements » étant organisés par autocars ou trains. La situation s'est ensuite débloquée progressivement à partir du 20 avril en France et les aéroports londoniens ont réouvert le 21 avril. L'Allemagne, ainsi que les autres pays du nord de l'Europe - Danemark, Finlande, Norvège -, les premiers à avoir été affectés, ont réouvert leurs espaces aériens le mercredi 21 avril au matin, la France levant également ses dernières restrictions. Néanmoins, la « résorption » du blocage de nombreux passagers a nécessité plusieurs jours. Le Gouvernement français a décidé de faire effectuer des « vols tests », a provoqué une visioconférence entre ministres européens chargés des transports, puis a progressivement réouvert l'espace aérien, en aidant au rapatriement des Français bloqués dans le monde. À partir du 27 avril, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a mis en place un programme de surveillance particulier des avions ayant traversé une zone suspectée de contamination par les cendres. Depuis, les compagnies appliquent des consignes opérationnelles édictées par la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC). Les résultats de ces inspections ont démontré la possibilité d'assurer des vols en toute sécurité. Ces actions ont permis de maintenir ouverts l'espace aérien et les aéroports français au mois de mai, malgré les reprises sporadiques d'activité du volcan. Ce phénomène naturel du nuage de cendres islandais, inattendu et d'ailleurs survenu dans un contexte météorologique favorable, a incontestablement provoqué un chaos mondial dans le transport aérien et soulevé des questions de fond dans les domaines de la responsabilité des États et des transporteurs, de la sécurité des avions, de la navigation aérienne européenne comme des droits des passagers aériens. Eu égard à l'importance du trafic dans l'espace européen au niveau mondial, cette fermeture a eu des répercussions sur tous les continents et près de 5 millions de passagers ont été ainsi bloqués dans le monde entier. Par ailleurs, on estime à 150 000 le nombre de Français bloqués à l'étranger durant cette période et à 700 000 celui des passagers prévus sur les vols Air France qui ont été également bloqués. Compte tenu de l'importance de cet évènement, il souhaite connaître les mesures mises en oeuvre ou à venir au niveau européen pour une meilleure coordination des différentes autorités intervenant dans ce domaine et pour une meilleure gestion de ce type de crise.

Texte de la réponse

La crise du volcan islandais Eyjafjöll au printemps 2010 a conduit l'Union européenne à intensifier son action dans plusieurs directions, afin d'améliorer sa capacité de réponse à des crises de ce type. a) À moyen terme, seule l'accélération de la mise en oeuvre de l'initiative ciel unique européen lancée en 2004 par l'Union européenne permettra de faire face plus efficacement à ce genre de crise. Celle-ci permettra en effet de définir des normes communautaires de gestion de l'espace aérien communautaire et d'améliorer l'interopérabilité du contrôle du trafic aérien. La mise en oeuvre de cette initiative implique un renforcement de la coopération entre les organismes existants ETSI (Institut européen des normes de la télécommunication), CEN (Comité européen de normalisation), CENELEC (Comité européen de normalisation électrotechnique), EUROCAE (Organisation européenne de l'équipement de l'aviation civile), EUROCONTROL (Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne), AESA (Agence européenne de la sécurité aérienne), EATMN (Contrôle du trafic aérien européen), institutions militaires, en collaboration avec l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale). Elle s'appuie également sur la mise en place du système européen de nouvelle génération de gestion du trafic aérien SESAR (Système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien), décidée par le Conseil européen en 2009. Le second « paquet législatif » pour la mise en oeuvre du Ciel unique européen, adopté en 2009, vise dans un premier temps à mettre en place d'ici 2012 des plates-formes régionales de contrôle du trafic aérien (Functional Airspace Blocks). La France est partie prenante du projet de FAB Europe centrale avec l'Allemagne, le Benelux et la Suisse. Il va pouvoir entrer dans une phase opérationnelle après la signature par les pays concernés d'un accord intergouvernemental entérinant sa création en décembre 2010. b) Des travaux ont également été conduits sur le « dispositif de l'Union européenne pour la coordination des situations d'urgence et des crises » adopté en 2005 et complété en 2006 par l'adoption d'un « Manuel sur la coordination des situations d'urgence ou des crises par l'Union européenne », ainsi que d'un « dispositif de l'Union européenne pour la coordination des situations d'urgence et des crises à Bruxelles » et de procédures opérationnelles standard. La nouvelle crise à laquelle a été confronté le transport aérien européen en décembre 2010, en raison des mauvaises conditions météorologiques, a conduit le vice-président de la Commission européenne chargé des transports, M. Kallas, à rencontrer les responsables des principaux aéroports européens en vue d'accélérer les travaux visant à améliorer le fonctionnement des plans d'urgence par une meilleure coordination entre toutes les parties concernées. Il a ainsi demandé aux gestionnaires d'aéroports de lui présenter des propositions dans ce sens sur la base du retour d'expérience de l'année 2010 et a annoncé que la Commission comptait présenter des mesures spécifiques visant à renforcer, si le besoin s'en fait sentir, le cadre réglementaire afin de garantir un service minimum et d'imposer le respect de critères de qualité dans les aéroports européens dans l'intérêt des passagers. Les autorités françaises examineront naturellement avec attention ces propositions, que la Commission compte présenter dans le cadre du paquet aéroports attendu en principe avant l'été.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Claude Fruteau](#)

Circonscription : Réunion (5^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 99287

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Affaires européennes

Ministère attributaire : Affaires européennes

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er février 2011, page 805

Réponse publiée le : 12 avril 2011, page 3617