



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

## réglementation

Question écrite n° 4325

### Texte de la question

M. Daniel Goldberg alerte M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les pratiques de certaines compagnies aériennes consistant à décoller avec trop peu de réserves de carburant, les empêchant de pouvoir se dérouter en cas de situation imprévue. Tel a été le cas, par exemple, de trois vols d'une compagnie aérienne à bas coût basée en Irlande devant atterrir à Madrid en raison de conditions météorologiques défavorables. Alors que le contrôle aérien les invitait à se dérouter vers Valence, les pilotes ont indiqué ne pas avoir suffisamment de carburant. Si ces avions ont pu malgré tout se poser à leur destination initiale, une situation grave a été évitée de peu. Déjà, en 2010, un appareil de la même compagnie avait atterri en Espagne avec des réservoirs totalement vides. Il est à noter que cette compagnie impose à ses pilotes d'éviter ce qu'elle qualifie "d'excès" de carburant, afin de réduire la masse de l'avion pour générer des économies. Cette pratique pouvant mettre en cause la sécurité des vols, il lui demande les mesures qu'il compte prendre afin que ces compagnies ne puissent plus faire prendre de tels risques aux passagers et membres de l'équipage.

### Texte de la réponse

L'emport de carburant minimal pour chaque vol est régi par des règles de sécurité détaillées, figurant dans le règlement communautaire (CE) n° 3922/91 applicable à toutes les compagnies de transport européennes par avion. Ces règles admettent que le commandant de bord puisse décider d'ajouter du carburant supplémentaire à cette valeur minimale réglementaire, notamment en fonction de son appréciation des conditions du vol, sans pour cela le rendre obligatoire. Certaines compagnies encadrent cette latitude laissée au commandant de bord par une valeur maximale. Durant le vol, la consommation du carburant est un paramètre essentiel que l'équipage contrôle de façon régulière afin de la comparer aux prévisions établies durant la phase de préparation du vol. La consommation réelle peut, le cas échéant, être supérieure à celle déterminée pendant la préparation du vol, en raison de conditions moins favorables que celles qui avaient été anticipées (vent, niveau de vol, routes moins directes, temps d'attente à l'arrivée, etc..). Pour faire face à cette éventualité, le règlement prévoit d'emporter des réserves de carburant supplémentaires pour couvrir les aléas et éventuellement pour rejoindre un terrain de dégagement choisi à l'avance si l'atterrissage à destination n'est pas possible. Dans tous les cas, les options choisies par le commandant de bord doivent lui permettre de se poser avec une quantité de carburant minimale nécessaire pour la sécurité appelée réserve finale. En cas de circonstances particulièrement défavorables (contournement de masses nuageuses et dégagement à destination), l'avion peut être amené à consommer toutes les réserves prévues. Le commandant de bord a le devoir de demander priorité à l'atterrissage pour se poser avec la réserve finale. C'est ce qui s'est passé lors d'événements récents survenus en Espagne. Les autorités de l'aviation civile irlandaise, responsables de la surveillance de la compagnie RYANAIR, ont fait une analyse technique détaillée qui a été communiquée à la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Il en ressort que ces événements résultent d'une situation orageuse tout à fait particulière qui a obligé les avions à destination de Madrid à se dérouter sur Valence en consommant leur réserve de dévirement. Ces avions se sont posés avec une quantité de carburant compatible avec les quantités minimales

prévues par la réglementation. Les autorités irlandaises ont néanmoins demandé à la compagnie RYANAIR de revoir de façon plus globale sa politique d'emport carburant, pour prendre notamment en compte les particularités de congestion de trafic de certains aéroports, afin que cette situation ne se reproduise plus.

## Données clés

**Auteur :** [M. Daniel Goldberg](#)

**Circonscription :** Seine-Saint-Denis (10<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 4325

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [11 septembre 2012](#), page 4995

**Réponse publiée au JO le :** [4 décembre 2012](#), page 7231