



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

secours

Question écrite n° 70017

Texte de la question

M. Daniel Boisserie alerte M. le secrétaire d'État, 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 la réglementation européenne régissant le transport sanitaire hélicoptéré. Les nouvelles dispositions en vigueur, édictées par la DGAC, fixent des planchers de vol de 500 pieds le jour et de 1 500 pieds la nuit quelles que soient les conditions météorologiques. En outre la réglementation européenne impose aux équipes médicales d'urgence hélicoptérées la présence d'un second pilote à bord. Or cette disposition a déjà fait l'objet d'une dérogation transitoire jusqu'au 31 décembre 2015 mais pourrait être révisée prochainement. À cet égard, les équipes médicales hélicoptérées de la région Limousin nous sollicitent car compte tenu de ces nouvelles restrictions de vol, elles ne peuvent plus accomplir de nombreuses missions, ni atterrir de nuit en dehors de sites préalablement reconnus. Ainsi le SAMU 87 estime que près de 50 à 60 interventions par an ne pourraient être honorées en Haute-Vienne. En effet, le Limousin est une région singulière en raison des faibles densités de population, de l'habitat très dispersé et d'un maillage routier moindre. À cet égard, l'ensemble des centres hospitaliers de la région sont dépendants de ce moyen de transport. Cette réglementation, en nuisant à l'opérativité de vol, limite donc la faculté d'intervention des équipes médicales d'urgence et met en péril l'accès aux soins pour tous. Une adaptation est donc nécessaire pour permettre au pilote et aux médecins de réaliser le transport sanitaire dans des conditions similaires à celles qui ont jusqu'aujourd'hui prévalu dans le cadre réglementaire français. Aussi il souhaite savoir si le Gouvernement entend lever l'agrément européen, permettant d'abaisser le plancher de vol à 300 pieds le jour et 1 200 la nuit et soutenir une demande de dérogation permanente pour le renforcement de l'équipage.

Texte de la réponse

Depuis le 28 octobre 2014, les exploitants réalisant du transport aérien commercial doivent se conformer au règlement européen (UE) n° 965/2012 paru le 25 octobre 2012. Sa mise en oeuvre répond à divers objectifs parmi lesquels la recherche et le maintien d'un haut niveau de sécurité et l'harmonisation des conditions d'exploitation auxquels sont soumis les transporteurs. La France souscrit à ces objectifs. Le transport sanitaire hélicoptéré fait partie intégrante des opérations aériennes désormais encadrées par les dispositions européennes. Pour les hélicoptères concernés, la nécessité de mettre en place un équipage constitué d'un pilote et d'un assistant de vol qui l'épaulé constitue la nouveauté essentielle : dans le cadre réglementaire français, un pilote seul était en effet requis. Pendant la période de deux ans séparant la publication du règlement européen de son application récente, les services de l'État ont recherché la manière la plus adaptée de répondre à ces exigences en matière de composition d'équipage. La mise en conformité des exploitants français n'a cependant pu être assurée le 28 octobre 2014. En conséquence, une dérogation provisoire leur a été accordée jusqu'au 31 décembre 2015 afin de leur permettre de continuer leurs missions sans assistant de vol, comme auparavant. La France doit démontrer le bien-fondé de cette dérogation auprès de l'Agence européenne de la sécurité aérienne qui pourra la récuser ou l'accepter : en aucun cas sa mise en oeuvre ne doit être préjudiciable au niveau de sécurité. Aussi, pour être jugée acceptable, la non mise en place d'un assistant de vol ne peut être envisagée qu'accompagnée de mesures de sécurité compensatoires ou de limitations des opérations de transport

sanitaire. Ces mesures ont été déterminées conjointement avec les exploitants et ont fait l'objet d'échanges réguliers avec la direction générale de l'offre de soins. À ce titre, les atterrissages de nuit sur des sites non préalablement reconnus sont susceptibles de présenter un danger accru en l'absence de membre d'équipage assistant le pilote. Leur interdiction proposée dans la dérogation française répond donc à la préoccupation de ne pas dégrader le niveau de sécurité escompté par le règlement européen. Dans le cas des missions réalisées en Haute-Vienne, l'exploitant, avec qui la direction générale de l'aviation civile (DGAC), s'est entretenue, s'est attelé à contourner cette difficulté : la présélection de sites d'atterrissages régulièrement répartis et reconnus à l'avance par l'exploitant, comme des terrains de sport, doit permettre de limiter l'impact de cette interdiction. Si toutefois un établissement hospitalier estime que cette solution restreint de manière importante le champ des missions qu'il souhaite voir réaliser, il pourra demander à l'exploitant qui assure le transport sanitaire hélicoptéré de se conformer strictement aux règles européennes : la mise en oeuvre d'un assistant de vol permettra de bénéficier de flexibilités qui ne peuvent être raisonnablement maintenues dans le cadre de la dérogation française. En outre, le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche tient à souligner que cette dérogation n'implique aucune restriction autre que celle qui touche les atterrissages de nuit. En particulier, les conditions météorologiques minimales et planchers de vol utilisables sont inchangés par rapport à ce qui prévalait dans le cadre réglementaire français. Le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche souhaite enfin informer qu'une dérogation permanente sera également soumise à l'Agence européenne de sécurité aérienne sous réserve toutefois que celle-ci ait accepté, d'une part, la dérogation provisoire et, d'autre part, le principe de la dérogation permanente pour la mise en oeuvre de laquelle un avis préalable et conforme s'avère nécessaire.

Données clés

Auteur : [M. Daniel Boisserie](#)

Circonscription : Haute-Vienne (2^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 70017

Rubrique : Sécurité publique

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [25 novembre 2014](#), page 9775

Réponse publiée au JO le : [27 janvier 2015](#), page 615