



# ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

## Politique et réglementation

Question écrite n° 160

### Texte de la question

M Robert Montdargent rappelle a M le ministre des transports et de la mer l'accident survenu il a quelques jours a un Airbus A 320 sur l'aeroport de Mulhouse-Habstreim. Cet accident ne remet pas en cause le programme commercial de cet appareil commande a plus de 500 exemplaires. Il est encore trop tot pour determiner les causes exactes de l'accident ; toutefois, comme on pouvait s'y attendre, il a fait rebondir la polemique sur le pilotage a deux de ce type de machine. L'argument justifiant le pilotage a deux en raison du role important joue par les systemes electriques et informatiques dans l'aide au pilotage ne doit-il pas etre repense ? Une fois de plus, le constat est fait que les systemes les plus sophistiques et les plus utiles en meme temps ne peuvent remplacer l'intervention humaine. Ne serait-il pas sage de reprendre la proposition de l'intersyndicale des pilotes de ligne consistant a prevoir une periode d'essai d'un pilotage a trois avant d'envisager la formule a deux ? D'ailleurs le seul syndicat a ne pas s'opposer au pilotage a deux sur l'A 320 vient de declarer : « C'est possible de le piloter a deux, mais c'est mieux a trois. Il lui demande ce qu'il pense d'une telle proposition qui devrait, a son avis, retenir sa decision et concourir a la securite aerienne.

### Texte de la réponse

Reponse. - La question du pilotage a deux ou a trois vient en effet d'etre relancee par les syndicats de navigants a la suite de l'accident de Habsheim. A ce sujet, il convient de rappeler une fois de plus quelques faits scientifiques incontournables. Le pilotage a deux n'est pas une novation introduite par l'A 320 dans le cadre de la generalisation du role de systemes electriques et electroniques. De tres nombreux avions volent dans le monde entier avec un equipage compose de deux pilotes. Sans s'attarder au cas des avions de petit et moyen tonnage, il faut citer l'experience considerable accumulee avec des avions de type Boeing 737 ou Douglas DC 9. Cette experience fait apparaitre sans equivoque un niveau de securite qui n'est pas inferieur a celui des avions pilotes par trois membres d'equipage. Dans le cas du Boeing 737, on dispose meme d'elements de comparaison directe puisque au debut de l'exploitation de cette machine quelques compagnies ont renforce l'equipage par un troisieme homme. Certes, on peut toujours, dans cette experience, isoler tel ou tel cas dans lequel la presence d'un troisieme homme a evite une catastrophe ou son absence y a peut-etre contribue ; mais on peut aussi isoler des cas dans lesquels son absence ou sa presence n'a rien change, voire meme des cas dans lesquels son comportement a aggrave la situation : le bilan d'ensemble est clair : un avion peut etre concu, verifie et demontre comme etant apte a etre pilote par deux pilotes avec un niveau de securite satisfaisant pour le transport aerien. C'est le cas de l'A 320 qui a ete commande par toutes les compagnies aeriennes pour cette configuration d'exploitation et qui est maintenant en service a Air France, Air Inter et British Airways en equipage a deux.

### Données clés

**Auteur :** [M. Montdargent Robert](#)

**Circonscription :** - Communiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question** : 160

**Rubrique** : Transports aeriens

**Ministère interrogé** : transports et mer

**Ministère attributaire** : transports et mer

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le** : 4 juillet 1988, page 2143