



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Politique et réglementation

Question écrite n° 5875

Texte de la question

Mme Marie-Noëlle Lienemann M le ministre des transports et de la mer sur une directive communautaire qui, depuis le 1er janvier 1988, oblige les avions n'ayant pas reçu certification de conformité acoustique à ne plus voler. Or, il est prévu que des dérogations peuvent être encore données par la DGAC. Elle lui demande s'il peut publier la liste des dérogations et le motif qui les justifie depuis le 1er janvier 1988. Elle lui demande s'il peut publier la liste des dérogations et le motif qui les justifie depuis le 1er janvier 1988. Elle lui demande également s'il peut donner l'assurance d'une attitude stricte et vigilante de respect de la directive visant à limiter les nuisances sonores des avions par les pouvoirs français. Au-delà, il est prévu qu'à terme, les avions de l'ancienne génération (chapitre II) doivent être abandonnés au profit des avions de la nouvelle génération (chapitre III). Elle lui demande quelles dispositions il compte prendre pour favoriser les renouvellements de la flotte aéronautique et s'il ne juge pas nécessaire de fixer une date butoir pour l'abandon définitif des avions de l'ancienne génération.

Texte de la réponse

Reponse. - Conformément aux dispositions de l'article 7 de la directive no 80/51 du 21 avril 1983, les Etats membres de la CEE ont la possibilité d'accorder des dérogations aux aéronefs immatriculés sur des registres d'Etats-tiers à la Communauté. Ces dérogations permettent l'utilisation de ces appareils sur le territoire des Etats membres mais pour une durée n'allant pas au-delà du 31 décembre 1989. Le Gouvernement français a reçu un certain nombre de demandes de dérogations déposées soit par les compagnies aériennes soit par les gouvernements d'Etats-tiers. L'attitude adoptée a consisté à examiner ces demandes au regard de la situation technique et économique de l'entreprise et du pays. Elles n'ont été satisfaites que dans la mesure où les entreprises s'étaient engagées selon un calendrier précis soit à faire modifier acoustiquement leurs avions soit à les remplacer par des avions conformes. A ce jour ne subsistent que les dérogations suivantes : 1 B 707 de Kenya Airways jusqu'au 31 décembre 1989, 1 B 707 de El Al jusqu'au 31 décembre 1989, 2 B 707 cargo de Libyan Arab Airlines jusqu'au 27 mars 1989, 1 B 707 de Middle East Airlines jusqu'au 31 décembre 1989 et 2 B 707 de TMA jusqu'au 30 juin 1989. Il est clair qu'aucune dérogation ne pourra être prorogée au-delà du 31 décembre de cette année. En ce qui concerne l'élimination des avions conformes au chapitre 2 de l'annexe 16 à la Convention de Chicago, la France a activement participé aux négociations qui ont conduit des juin 1988 à l'adoption au sein de la Commission européenne de l'aviation civile (22 Etats de l'Europe de l'Ouest) d'une recommandation. Cette recommandation prévoit qu'à compter du 1er octobre 1990 les Etats de la CEAC ne pourront pas procéder à l'immatriculation d'avions chapitre 2. Ceci signifie qu'à compter de cette date aucun ajout d'avions chapitre 2 sur les registres européens ne sera autorisé. Une directive communautaire allant dans le même sens est en préparation au sein de la commission des Communautés. Aucune décision n'a été prise à ce stade concernant le retrait des avions chapitre 2 déjà inscrits sur les registres européens. En effet cette mesure n'a de valeur qu'à la condition qu'elle s'applique non seulement aux avions européens mais à ceux des autres régions du monde. De plus la date d'entrée en vigueur d'une telle mesure doit être la même pour toutes les compagnies aériennes sinon cela créerait des distorsions de concurrence à l'encontre des compagnies

européennes. Un débat sur ce point doit avoir lieu en septembre prochain à l'assemblée générale de l'OACI, certains pays étant fort peu enclins à imposer de nouvelles contraintes à leurs compagnies aériennes. Le Gouvernement français fera son possible pour que le résultat de ces discussions tienne compte des problèmes de protection de l'environnement que connaît notamment la France. Il se devra cependant de tenir compte aussi des problèmes économiques que certaines régions du monde connaissent de manière aigüe.

Données clés

Auteur : [Mme Lienemann Marie-Noëlle](#)

Circonscription : - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 5875

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et de la mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 novembre 1988, page 3406