



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

sécurité

Question écrite n° 9402

Texte de la question

M. Jean-Luc Warsmann attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement au sujet de la nécessaire amélioration de la sécurité aérienne. En effet, même si le nombre des victimes d'accidents aériens n'est pas élevé (le plus grand nombre de victimes jamais enregistré équivaut à la moyenne des tués sur les routes françaises pendant un été), il reste trop élevé dans notre société. Il faut donc que tous les acteurs se mobilisent pour améliorer la sécurité aérienne et éradiquer les accidents aériens. Dans le but de rassurer les passagers qui pourraient ne plus avoir confiance envers ce moyen de transport, il lui demande quelles mesures il entend prendre afin d'améliorer la sécurité aérienne.

Texte de la réponse

Le transport aérien atteint en France un niveau de sécurité qui se situe parmi les plus élevés constatés. Le nombre de personnes décédées en transport aérien public s'élève à sept en 1997 ; de 1986 à 1997, le nombre de morts s'élève en France à une moyenne de 0,26 pour un milliard de passagers par kilomètre transporté, contre 0,4 dans le monde. Le maintien et l'amélioration du niveau de sécurité restent bien entendu nécessaires, d'autant que les prévisions actuelles laissent augurer un trafic en forte expansion dans les prochaines années. La sécurité est le résultat des actions conjuguées et coordonnées de l'ensemble des partenaires du transport aérien, que ce soient le constructeur d'avions, l'exploitant, l'unité de maintenance, l'équipage ou l'organisme de formation. Dans ce processus, l'Etat et, au sein du ministère de l'équipement, des transports et du logement, la direction générale de l'aviation civile (DGAC), jouent un rôle central, à la fois comme prestataire de services et comme autorité chargée de la réglementation et du contrôle de son application. L'action la plus efficace pour la sécurité est aussi celle qui peut s'appuyer sur l'expertise la plus large. Des représentants de la France participent ainsi activement à tous les travaux internationaux et, notamment, à la création d'une autorité européenne, unique pour la sécurité aéronautique, et au renforcement du rôle de l'agence Eurocontrol pour la navigation aérienne. Chargée de fournir les services de la circulation aérienne, la DGAC, qui continue d'augmenter les effectifs de contrôleurs aériens, renforce leur formation initiale et développe leur formation continue. Pour les équipements, la couverture du territoire en radars secondaires de nouvelle génération est pratiquement achevée et l'exécution du programme de mise en place des nouveaux écrans radar à la disposition des contrôleurs est amorcée. Des transmissions automatiques de données pourront prochainement être réalisées entre l'avion et le contrôleur, permettant d'alerter ce dernier des écarts entre la trajectoire prévue et celle effectivement suivie. Un outil avertissant le contrôleur aérien de l'approche d'un avion du sol est également à l'étude. Chargée d'élaborer la réglementation et de contrôler son application, la DGAC s'attache en permanence à améliorer les équipements et les techniques. A titre d'exemple, en matière d'équipements des aéronefs, un système anticollision, alertant en croisière un pilote de la proximité d'un autre avion et lui donnant des indications sur les moyens de l'éviter, va être rendu obligatoire. D'une manière générale, la DGAC applique progressivement les normes établies par les autorités conjointes de l'aviation civile européenne. L'application de cette réglementation marque une évolution de la conception du contrôle, de nature à renforcer son efficacité. L'Etat a désormais pour rôle non seulement de certifier un avion sorti de production, de vérifier les procédures

opérationnelles des compagnies ou de délivrer un brevet à un pilote, mais également de s'assurer en amont de la qualité des structures internes de production et de formation, et notamment de la mise en place d'un service d'assurance qualité. Les effectifs des agents publics chargés du contrôle de l'entretien, des opérations aériennes et de la production des aéronefs seront renforcés. D'ores et déjà, 2 000 contrôles ont été conduits en 1997 sur les aéronefs qui fréquentent les aéroports français, dont 600 sur des appareils étrangers, dans le cadre d'un programme européen de supervision de la sécurité. Au niveau mondial, l'Organisation de l'aviation civile internationale a lancé un programme de supervision du contrôle technique assuré par les Etats. Nombre d'améliorations apportées à la sécurité du transport aérien résultent également des enquêtes techniques menées à la suite des accidents et des incidents d'aviation civile. Destinées non à déterminer les fautes ou les responsabilités, mais les causes certaines ou possibles des accidents ou incidents, elles apportent un retour d'expérience indispensable à l'évolution des aéronefs et de leurs équipements et à l'amélioration de la formation du personnel navigant. La structure chargée de cette mission en France, qui dépend de l'inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie, analyse d'ores et déjà tous les accidents, a élargi sa compétence aux incidents graves et approfondit les analyses afin d'en tirer des recommandations. L'administration de l'aviation civile suit l'application, par les constructeurs ou les exploitants, des recommandations retenues.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Luc Warsmann](#)

Circonscription : Ardennes (3^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 9402

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 2 février 1998, page 518

Réponse publiée le : 10 août 1998, page 4454