



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transports aériens

Question écrite n° 57881

Texte de la question

M. André Chassaigne attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur la dégradation sensible des conditions de sécurité du transport aérien à destination des départements d'outre-mer. La grande majorité des compagnies aériennes desservant ces départements offre déjà des prestations à des tarifs contrevenant manifestement au principe de continuité territoriale. La dégradation sensible des conditions de sécurité de ces vols, illustrée par l'occurrence de plus en plus fréquente des incidents (pannes moteurs...), n'est pas supportable. Elle met régulièrement en danger les vies de centaines de personnes. Cette situation ne relève pas du hasard. Les appareils assurant la rotation avec les départements d'outre-mer sont souvent usés et en mauvais état. Aussi, il lui demande quelles décisions il compte prendre pour améliorer la sécurité du transport aérien à destination des départements d'outre-mer et appeler les compagnies aériennes concernées à mieux assumer leurs responsabilités. Il lui demande aussi ce qu'il compte faire pour améliorer sensiblement la desserte de ces départements, au regard du principe de continuité territoriale.

Texte de la réponse

Les avions exploités en transport aérien public sont soumis à des règlements très exigeants pour maintenir leur navigabilité et garantir leur sécurité. De plus, tous les incidents en exploitation constatés sont notifiés à la direction générale de l'aviation civile et font l'objet d'un suivi particulier. Les contrôles effectués sur les appareils sont renforcés au fur et à mesure que ceux-ci accumulent des heures de vol. Par ailleurs, tous les appareils sont entretenus par des organismes agréés selon un programme d'entretien approuvé, qui peut comprendre des conditions d'entretien spécifiques pour les avions plus anciens. Tout est donc mis en oeuvre pour que tous les appareils présentent un très haut niveau de sécurité quel que soit leur âge. Conformément aux procédures en vigueur, tous les incidents rapportés sur les dessertes outre-mer font l'objet d'analyse par les compagnies aériennes concernées, et la Direction générale de l'aviation civile s'est assurée que des mesures avaient bien été prises pour les traiter. Le retour d'un avion sur son aéroport de départ, comme cela a été le cas au cours des derniers mois à Orly pour deux B747, ou l'annulation d'un vol en raison d'un dysfonctionnement ne traduit pas l'existence d'un danger mais correspond à l'application par l'équipage des procédures de sécurité. De même, certaines pannes entraînent effectivement des immobilisations prolongées d'appareils. En effet, malgré la redondance de nombreux systèmes de bord, l'exploitation d'un avion est basée sur l'application du principe de précaution qui veut qu'il ne soit pas fait d'impasse sur la disponibilité des équipements. Cela peut générer des retards importants, et ce d'autant plus lorsque l'incident survient en un lieu éloigné des ateliers principaux de la compagnie. Ces situations sont cause de désagréments pour les passagers mais elles ne sont pas propres aux dessertes ultramarines. La composition et le renouvellement de la flotte des compagnies aériennes sont du seul ressort des compagnies aériennes. L'État ne saurait intervenir dans ces décisions que pour des raisons de sécurité, et l'âge des avions n'est pas un critère justifiant une telle intervention dès lors que les compagnies respectent les réglementations de sécurité. D'ores et déjà, plusieurs compagnies desservant l'outre-mer utilisent des appareils de production récente et plusieurs autres ont prévu de renouveler rapidement leur flotte. Air

France devrait notamment mettre en oeuvre à partir de 2006 une flotte de B777-300 entièrement dédiée à la desserte des départements d'outre-mer. Ceci contribuera à améliorer la qualité du service rendu aux voyageurs. Enfin, le Gouvernement est particulièrement attentif aux conditions tarifaires de la desserte aérienne des départements d'outre-mer. En 2005, la dotation de continuité territoriale de l'État est de 21 millions d'euros pour les départements d'outre-mer et de 10 millions d'euros pour les autres collectivités d'outre-mer. Les régions ont décidé d'utiliser cette dotation pour faire bénéficier leurs résidents aux revenus modestes d'une réduction tarifaire d'environ 30 %. Depuis la fin 2003, on constate que la concurrence a provoqué une augmentation sensible de l'offre de sièges. Si les tarifs ont récemment subi une hausse, c'est essentiellement en raison de l'accroissement considérable du prix du carburant.

Données clés

Auteur : [M. André Chassaigne](#)

Circonscription : Puy-de-Dôme (5^e circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 57881

Rubrique : Outre-mer

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 15 février 2005, page 1533

Réponse publiée le : 17 mai 2005, page 5115