



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

sécurité

Question écrite n° 82137

Texte de la question

M. Germinal Peiro souhaite attirer l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur la sécurité des vols aériens. Dans sa réponse publiée au JO du 16 août 2005, page 7904, faisant suite à la question n° 59865 publiée au JO le 15 mars 2005, il indiquait concernant l'incident survenu sur la ligne bénéficiant d'une OSP Agen-Paris, que la DGAC avait été saisie du problème et qu'elle avait questionné les différents responsables. De même, il affirmait que la compagnie DOT avait au moment des faits un certificat de contrôle aérien conforme à la réglementation JAR OPS 1 délivré par les autorités lituaniennes. Enfin, il expliquait que la décision prise par le pilote de poursuivre son vol jusqu'à Paris résultait de sa méconnaissance de notre territoire et de ses installations aéronautiques. Concernant la réglementation JAR OPS 1, il est indiqué dans le paragraphe OPS 1 975 intitulé « Qualification à la compétence de route et d'aérodrome » que l'équipage doit connaître les installations présentes sur la route par tous les moyens adaptés, ce qui signifie également par la simple lecture des volets de procédure, des cartes d'approche. Or, le pilote méconnaissant sa route, la compagnie DOT possédait-elle réellement un certificat de contrôle conforme à la réglementation JAR OPS au moment des faits et, si oui, pourquoi le pilote ne s'y est-il pas conformé. Dans tous les cas, le pilote aurait dû se conformer aux instructions fournies par le constructeur qui préconise dans le premier item de check-list « vol en condition anormale » d'atterrir dès que possible en cas de vol sur un moteur. Cependant, le pilote en question étant également PDG de la compagnie DOT, il est possible qu'il ait privilégié les intérêts économiques de sa société plutôt que la sécurité de ses passagers ainsi que des personnes et des biens survolés. Aussi, il aimerait savoir pourquoi le BEA n'a pas été saisi de l'enquête sur cet incident afin d'en analyser les causes et d'émettre de nouvelles recommandations pouvant empêcher toute récurrence.

Texte de la réponse

L'amélioration de la sécurité des vols est un objectif constant dans l'aviation civile. Dans cette perspective mais également dans le souci d'améliorer l'information des passagers aériens sur la sécurité des vols, le Gouvernement a pris, au cours des derniers mois, de nombreuses initiatives, au plan tant national qu'international. S'agissant plus particulièrement de l'incident survenu au tout début de 2005 sur la ligne Paris-Agen, des réponses précises y ont été apportées à plusieurs reprises, et il peut être regretté que perdure malgré tout l'impression, contraire à la réalité, que le vol a été effectué au mépris des règles de sécurité. Ainsi, sur la question du choix fait par le pilote de continuer sa route après la panne moteur, et de la suspicion qu'il ait privilégié les aspects économiques par rapport à la sécurité, la direction générale de l'aviation civile s'était rapprochée des autorités concernées (portugaise, danoise, lituanienne, et de la compagnie. Il est apparu en premier lieu que la suspicion avancée a été renforcée par des informations fausses qui ont circulé : en effet, l'incident est intervenu environ à la moitié du vol, et non dix minutes après le décollage ; par ailleurs, le vol n'a pas été conduit en conditions givrantes, ainsi que cela a été affirmé. Les éléments fournis démontrent que le choix du pilote a bien été précédé d'une analyse technique et opérationnelle de la situation. Il a choisi, pour se poser sur un moteur, un terrain qui n'était pas le plus proche, mais celui d'Orly, qui était le terrain de destination du vol, mais où les conditions d'atterrissage étaient certainement meilleures et qu'il connaissait déjà. Cette

décision n'est pas contraire à la réglementation : l'obligation d'atterrir « le plus tôt possible » permet en effet des choix techniques justifiés relevant du commandant de bord en fonction de la situation du vol. En aucun cas elle n'est une démonstration que la compagnie ignore les règles de sécurité élémentaires. Enfin, à la suite de cet incident, la direction générale de l'aviation civile a effectué des contrôles au sol, un audit opérationnel a été réalisé par l'autorité portugaise, et Aérocondor a réalisé de son côté des audits de son sous-traitant. Tous ces éléments ont démontré une bonne réactivité et ont permis de confirmer que les conditions d'exploitation par Aérocondor de la ligne Agen-Paris étaient satisfaisantes sur le plan de la sécurité des vols. Enfin, le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) a bien été informé de cet incident. Il a constaté que l'arrêt d'un moteur en vol est un cas connu pour lequel il existe des procédures. En l'espèce, le BEA a estimé qu'il appartenait à l'exploitant et aux autorités de surveillance de vérifier que ces procédures avaient été bien appliquées. Aussi, après s'être assuré que la direction générale de l'aviation civile était informée de l'événement et le prenait en compte, le BEA a décidé de ne pas ouvrir d'enquête.

Données clés

Auteur : [M. Germinal Peiro](#)

Circonscription : Dordogne (4^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 82137

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 décembre 2005, page 11993

Réponse publiée le : 23 mai 2006, page 5548