



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

navigation

Question écrite n° 110145

Texte de la question

M. Éric Raoult attire l'attention de M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur les conséquences de l'éruption volcanique Grimsvotn en Islande. En effet, cette nouvelle éruption volcanique qui intervient en Islande après celle du nouveau volcan hollandais pose de nombreuses questions quant aux risques de désorganisation sur le trafic aérien européen. Cette période qui avait duré plusieurs semaines avait complètement perturbé voir interrompu la circulation aérienne, avec de graves répercussions sur la croissance et l'activité économique à travers l'Europe et dans le monde. Dès lors, cette dangerosité devrait être anticipée et des mesures de modification des tracés et des voies de passages aériens devraient être prévues. Cette situation réclame une coopération européenne et une expertise généalogique poussée, en collaboration avec les compagnies aériennes. Il lui demande donc de lui indiquer sa position sur cette suggestion.

Texte de la réponse

Les espaces aériens français et européen ont été fermés quatre jours au début de l'éruption de l'Eyjafjoll en avril 2010. La décision souveraine de chaque pays avait alors été dictée par un principe de précaution fondé sur des recommandations internationales non adaptées à la situation. L'impact économique de cette fermeture a été considérable et le nombre de passagers bloqués l'a été tout autant alors que la sécurité des vols n'a pas été mise en cause, en tout cas sur la majeure partie de cet espace. Grâce aux processus définis par les autorités françaises pour initier la reprise du trafic en toute sécurité, l'espace aérien français a pu être maintenu ouvert lors de la seconde éruption en mai 2010. Les avions et leurs moteurs étaient alors très étroitement contrôlés pour vérifier qu'ils n'avaient subi aucun dommage lié aux cendres éventuellement rencontrées. Les expériences techniques et organisationnelles acquises et les diverses actions prises au plan international et notamment par la Commission ont permis de mieux gérer l'éruption du Grimsvötn en mai 2011. Les premiers progrès techniques enregistrés en 2010 ont porté sur les travaux avec les motoristes qui ont permis de proposer les premières valeurs de référence de concentrations de cendres à prendre en considération et les modélisations météorologiques de propagation des cendres qui identifient les volumes d'espace aérien dans lesquels il est possible de trouver ces concentrations. En outre, d'importants travaux ont été menés depuis lors, sous l'égide de la Commission, facilitant grandement la gestion de cette dernière éruption. En particulier, le rôle de coordination d'Eurocontrol dans la gestion des crises d'ampleur européenne a été renforcé et une cellule de crise européenne animée par Eurocontrol a été créée. De plus, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) a produit un guide pour l'évaluation du risque par les compagnies aériennes afin de voler dans des zones contenant potentiellement des cendres, ces évaluations du risque devant être acceptées par les autorités nationales de surveillance. Cette étude de sécurité permet d'évaluer les risques, de choisir les trajectoires, de développer des procédures pour la gestion des opérations concernées et de surveiller les appareils. Toutes ces actions ont permis de s'affranchir de prises de décisions de fermetures d'espace, fondées sur une approche juridique et administrative, pour privilégier une évaluation du risque, en gardant comme objectif premier la sécurité de l'espace aérien. Ceci a permis, au niveau européen, de n'annuler que 900 vols, alors que

l'application des mêmes principes qu'en 2010, où 42 600 avaient été annulés, aurait conduit à annuler environ 10 000 vols. Il convient à présent de poursuivre les travaux afin d'améliorer la gestion de tels événements. L'objectif est d'aboutir à des principes partagés de gestion des conséquences des éruptions volcaniques au sein des États européens et à la reconnaissance mutuelle des analyses de risques déposées par les compagnies aériennes et acceptées par leurs autorités nationales respectives. En outre, il est nécessaire d'intégrer aux informations disponibles les mesures techniques de présence de cendres telles que les mesures de l'air et les observations des pilotes et de compléter les données techniques fournies par les motoristes pour distinguer ce qui relève de la protection des moteurs de ce qui met en jeu la sécurité des vols. Enfin, il convient d'améliorer la précision des modélisations météorologiques de dispersion des cendres fournies aux usagers. Les autorités françaises vont donc continuer à contribuer et à encourager les travaux de recherche et de réflexion sur ce sujet, en étroite concertation avec leurs partenaires européens et l'ensemble des acteurs concernés.

Données clés

Auteur : [M. Éric Raoult](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (12^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 110145

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 31 mai 2011, page 5693

Réponse publiée le : 9 août 2011, page 8674