



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

sécurité

Question écrite n° 55236

Texte de la question

M. François Asensi attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les suites données par le Gouvernement à la tragédie survenue lors du vol Paris-Moroni, mardi 30 juin. Cette tragédie qui a coûté la vie à 152 personnes, dont 66 de nos compatriotes, n'est pas le fruit du hasard. La création d'une association citoyenne, dès 2008, « SOS-voyages aux Comores », visait déjà à dénoncer les conditions de voyages sur les compagnies aériennes qui exploitent la ligne entre la France et les Comores. Les autorités administratives françaises ont bien effectué des contrôles qui relevaient des « écarts majeurs » entre les normes attendues pour un vol en toute sécurité et l'état de l'avion qui s'est abîmé en mer le 30 juin dernier. Les conséquences de ces contrôles ont été l'interdiction d'exploitation de cet avion sur le territoire français. Cependant, malgré son interdiction en France, cet avion a pu atterrir à Londres, moins d'une semaine avant le drame. Il souhaite connaître ses actions prochaines pour aller dans le sens d'une harmonisation européenne, par laquelle tout appareil signalé comme non conforme dans un pays membre serait interdit d'exploitation sur l'ensemble du territoire européen. Il est complètement anormal qu'un avion, qui ne répond pas aux exigences de sécurité en France, puisse transporter des passagers ailleurs en Europe. Il lui demande également les mesures fortes qu'entend prendre le Gouvernement contre les compagnies qui affrètent au départ de Paris des avions en bon état de vol et changent d'appareil dans des aéroports moins regardants.

Texte de la réponse

Les récents accidents aériens conduisent naturellement à s'interroger sur les moyens à mettre en oeuvre pour continuer de renforcer la sécurité aérienne, notamment à travers la liste noire pour les compagnies aériennes étrangères. La liste noire est un outil mis en place pour exclure de l'espace aérien européen les compagnies des États qui ne remplissent visiblement pas leurs obligations de surveillance à leur égard. La convention de Chicago confie en effet à chaque État la responsabilité de la surveillance de ses propres compagnies. L'Union européenne n'a pas vocation à se substituer à ces États mais a mis en place un mécanisme pour vérifier qu'ils remplissent leurs obligations ou, à défaut, pour les amener à renforcer cette surveillance. Le processus d'interdiction européen de certains transporteurs aériens sur le territoire de l'Union repose sur les décisions prises par le comité de sécurité aérienne. Il rassemble, tous les trois mois, des spécialistes des différentes autorités de l'aviation civile des États membres et étudie sur la base des propositions des États, l'inscription ou le retrait, partiel ou total, des compagnies identifiées par différentes sources (inspections au sol, audits des autorités de surveillance...) comme présentant de potentiels défauts de sécurité. Le principal intérêt de ce mécanisme n'est pas de générer des interdictions mais bien d'améliorer la sécurité par son caractère incitatif. Les inspections au sol qui sont menées sur les aéroports européens ont en effet, par leur nombre - plus de 10 300 en 2008 - et leur caractère inopiné, amené les opérateurs à écarter eux-mêmes du territoire de l'Union européenne les avions présentant un niveau de sécurité douteux par crainte d'être inscrits sur cette liste. Depuis sa mise en place en 2005, la publication de la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation sur le territoire de l'Union et sa mise à jour trimestrielle ont permis d'augmenter la sécurité des passagers au niveau européen. Ce processus est strictement communautaire et un État européen

ne peut mettre une compagnie aérienne sur une liste d'interdiction nationale. Il peut seulement, en réponse à un problème de sécurité imprévu et sur la base des critères techniques communs de l'Union, décider de façon temporaire une interdiction nationale d'exploitation. Dans ce cas, il avise immédiatement la Commission qui inscrit alors le dossier de la compagnie à l'ordre du jour du comité de sécurité aérienne. L'interdiction nationale ne peut subsister que si elle est validée au niveau européen. Le caractère international de l'aviation fait que l'Union européenne ne peut pas contrôler la sécurité de l'ensemble des flottes de toutes les compagnies au niveau mondial. C'est pourquoi, afin de renforcer l'approche globale de la sécurité aérienne et protéger les passagers européens sur l'ensemble de leurs trajets en avion dans le monde, la France a l'intention de demander à l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) d'apporter plus de transparence sur les résultats des audits que cette organisation mène sur les autorités nationales de surveillance de la sécurité. Cette démarche sera menée de façon concertée au niveau européen dans la perspective de la prochaine conférence mondiale de la sécurité aérienne qui se tiendra à Montréal en mars 2010.

Données clés

Auteur : [M. François Asensi](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (11^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 55236

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 14 juillet 2009, page 7009

Réponse publiée le : 2 février 2010, page 1193