



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 14ème législature

Air France

Question écrite n° 27873

### Texte de la question

M. Jacques Cresta attire l'attention de M. le ministre du redressement productif sur les travaux d'entretien des longs courriers de la société Air France qui sont effectués par l'entreprise chinoise TAECO. Dernièrement un syndicat de pilotes de la dite compagnie s'est plaint du mauvais entretien effectué sur un des avions d'Air France ayant obligé un vol à être détourné. La compagnie a nié ce problème tout en reconnaissant par le biais de son porte-parole que les opérations d'entretien de cet appareil avaient été réalisées par la société TAECO basée en Chine. En dehors de ces problèmes techniques qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité des voyageurs, il apparaît étonnant qu'une compagnie française utilisant des avions Airbus de construction européenne doive faire réaliser l'entretien de ses longs courriers par une entreprise chinoise en Chine. En période de crise économique où nos entreprises cherchent des marchés pour remplir leurs bons de commande, et plus particulièrement dans un secteur, l'aéronautique, où les compétences des entreprises françaises sont reconnues mondialement, il est regrettable que la compagnie nationale n'ait pas recours à ce savoir-faire. Il souhaiterait avoir son avis sur cette situation.

### Texte de la réponse

Selon la réglementation européenne applicable à la sécurité aérienne, toute compagnie communautaire a la possibilité de sous-traiter des visites d'entretien de ses aéronefs à des ateliers situés en dehors de l'Union européenne (UE), à condition que ces ateliers disposent d'un agrément Part 145 délivré par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Cette réglementation communautaire n'impose aucune restriction d'utilisation de ces sous-traitants basés hors UE en termes de volume, de quantité et de complexité de ces visites. Ces agréments hors UE sont délivrés et surveillés par l'AESA selon les mêmes principes que ceux applicables aux agréments des ateliers basés en Europe. En cas de manquement aux règles communautaires, ils peuvent être suspendus ou retirés par l'AESA. Indépendamment de la surveillance réalisée par l'AESA, les compagnies aériennes sous-traitant à ces organismes ont le devoir réglementaire de mettre en place des systèmes d'évaluation et de suivi de ces sous-traitants. Ces systèmes d'évaluation font eux même l'objet d'une surveillance de la part de l'Autorité de surveillance de la compagnie aérienne, en l'occurrence la direction générale de l'aviation civile (DGAC) pour Air France. Air France a ainsi mis en place un système de surveillance de ses sous-traitants basé sur des audits, mais aussi sur un accompagnement par son personnel des chantiers sous-traités. Ce système n'a pas révélé de dysfonctionnement pouvant remettre en question la qualification du sous-traitant TAECO. Concernant l'incident d'exploitation évoqué dans la question, ce dernier a fait l'objet d'une enquête détaillée par les services Air France. Il ne ressort aucun élément permettant d'identifier une responsabilité directe de TAECO dans les anomalies ayant conduit au déroutement. Cependant, lors d'un audit récent de TAECO par l'AESA, des anomalies ont été constatées au sein de cet organisme et ont conduit l'agence à suspendre certains privilèges limités (Airbus A330). Bien qu'il ait été vérifié que les anomalies constatées n'affectaient pas les opérations sous-traitées par Air France, la compagnie a décidé, à titre conservatoire, de suspendre tous les chantiers chez TAECO. Air France est libre d'organiser sa maintenance de la façon qui lui paraît la meilleure techniquement et économiquement, en interne ou par sous-traitance, dès lors

que cette activité est faite dans le respect de la réglementation en vigueur. Le niveau de sous-traitance d'Air France à des organismes étrangers est, à ce jour, de : - moins de 2 % des chantiers pour les longs courriers ; - moins de 35 % des chantiers pour les courts courriers (sous-traitance auprès d'une filiale d'Air France, principalement pour les visites les plus simples). Globalement le pourcentage de chantiers sous-traités est inférieur à 22 %. L'activité de réparation d'équipements de bord d'Air France industrie emploie près de 1 800 salariés en France. La stratégie de la compagnie vise à développer un réseau mondial de réparateurs et de centres logistiques permettant d'obtenir des contrats. Cette stratégie de développement n'est pas défavorable aux installations françaises, aucune charge existante n'étant transférée à l'étranger. Au contraire, cette stratégie vise à accéder à des marchés qu'il est impossible de capter autrement et peut contribuer à la croissance des usines installées en France.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jacques Cresta](#)

**Circonscription :** Pyrénées-Orientales (1<sup>re</sup> circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 27873

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** Redressement productif

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [28 mai 2013](#), page 5458

**Réponse publiée au JO le :** [3 septembre 2013](#), page 9319