



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Politique et réglementation

Question écrite n° 8350

Texte de la question

M Eric Raoult attire l'attention de M le ministre des transports et de la mer sur le vieillissement de la flotte aeriennne mondiale des differentes compagnies aeriennes. En effet, le drame recent du Boeing 747 de Panam au-dessus de l'Ecosse, comme certains autres accidents plus anciens, mais tout aussi dramatiques, viennent rappeler cruellement le probleme de l'usure de certains avions. Ces avions anciens, souvent de plusieurs dizaines d'annees, font l'objet de defaillances techniques extremement dangereuses, comme vient de le montrer la recente actualite. Plusieurs grandes compagnies aeriennes utilisent des appareils parfois uses ou les revendent a des compagnies charters. Les normes de vieillissement meriteraient d'etre revues, afin que des appareils trop anciens soient reformes, et ce dans un cadre d'un accord international. Il lui demande s'il compte faire proceder, par ses services, a des etudes en ce sens.

Texte de la réponse

Reponse. - Les accidents et incidents survenus au cours de ces derniers mois a des avions construits par la societe Boeing sont de nature tres differente et ne peuvent etre tous imputes a l'etat de vetuste des appareils. Il faut egalement noter que ces evenements sont a rapporter a un nombre de vols considerables, de l'ordre de 10 millions de vols par an, soit encore pres de 30 000 par jour. Parmi ceux-ci, les avions construits par Boeing occupent la premiere place. Il est donc naturel qu'ils soient les plus affectes par les risques remanents pour toute activite naturelle ou humaine, malgre toutes les precautions prises. Cette vision statistique ne doit toutefois pas endormir la vigilance. Certes, l'evolution des conditions economiques du transport aerien n'a pas montre d'impact negatif sur le niveau de securite que represente le nombre d'accidents mortels dans le monde rapporte au nombre d'heures de vol effectuees. Mais le bon sens dicte que des conditions de concurrence plus severes constituent un facteur de risque qui doit etre maitrise. Les grands pays aeronautiques ont donc augmente notablement leur effort de surveillance et de controle. En France, les autorites competentes ont ete amenees a suspendre les services de certaines compagnies aeriennes, parfois definitivement lorsque cela etait necessaire. Les moyens de l'administration ont ete renforces : ainsi, dans le cadre de redeploiements internes des effectifs, 30 postes de techniciens controleurs de l'exploitation ont ete crees, et une augmentation des effectifs budgetaires a permis de recruter 3 pilotes pour l'Organisme de controle en vol et 3 pilotes pour le controle des aero-clubs, soit 6 pilotes supplementaires en 1989. D'autres projets sont sur le point de voir le jour, notamment le renforcement des sanctions aux manquements des regles de securite. Sur un plan plus technique, il faut noter que l'etat des machines ne represente qu'une petite part des causes de catastrophes ; de plus, les methodes de surveillance, au nom de l'Etat, des compagnies francaises sont en France tres developpees, avec l'appui du Bureau Veritas. L'administration francaise suit aussi, soit directement, soit dans le cadre de l'organisation conjointe des autorites europeennes de treize pays, toutes les etudes effectuees au sujet du vieillissement des avions. En particulier pour les Boeing, il semble que certaines hypotheses de conception ou l'ampleur de certains essais ne comportaient pas les memes marges que ce qui est applique aux avions europeens. Toutes mesures preconisees par l'administration americaine pour les avions originaires des Etats-Unis sont appliquees en France avec grand soin. Il lui demande de preciser que l'anciennete des avions constituant les flottes

françaises, qui est connue en très grand détail, pièce par pièce, est généralement plus faible que celle des avions de la flotte américaine. Il est d'ailleurs envisagé de prendre une mesure réglementaire qui empêcherait d'ajouter aux flottes françaises des avions de construction étrangère, plus anciens que ceux volant dans le pays d'origine. Quant aux avions de conception européenne, aucun signe n'est apparu qui amène à penser que les programmes de surveillance normaux, renforcés par les programmes supplémentaires à partir d'un certain âge, soient insuffisants.

Données clés

Auteur : [M. Raoult •ric](#)

Circonscription : - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 8350

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et de la mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 23 janvier 1989, page 345