

Améliorer la sécurité aérienne suppose le refus du gigantisme aéroportuaire

Une mission d'information parlementaire sur la « **sécurité du transport aérien de voyageurs** » a été constituée au lendemain de l'accident de Charm el-Cheikh qui a fait 134 morts le 3 janvier 2004. Elle a rendu ses conclusions début juillet.

40 propositions ont été retenues visant à responsabiliser l'ensemble des maillons de la chaîne, des constructeurs aux compagnies aériennes, en passant par le contrôle, la maintenance et l'ensemble du personnel impliqué dans le transport aérien. Car le danger ne se situe pas principalement au niveau de la qualité de réglementation, qui s'est renforcée sans cesse au fur et à mesure des progrès techniques et de l'apparition de nouveaux problèmes, mais vient davantage du fait de son application effective par toutes les compagnies aériennes, et surtout, par tous les pays.



Les propositions relèvent de trois niveaux de responsabilité : international avec l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), européen, et français avec la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), qui dépend du Ministère des Transports.

L'OACI, tout d'abord, tient à réviser ses règles, et à veiller à une application de celles-ci, notamment en introduisant « *un mécanisme d'alerte à l'encontre de tout pays en situation de manquement grave* ».

Une coopération technique semble également nécessaire en faveur des pays présentant des carences en matière de sécurité aérienne, en raison de la faiblesse de leurs moyens. La réflexion engagée sera donc poursuivie afin d'accroître les moyens financiers de l'aviation civile internationale, dans le but d'amplifier son programme de coopération et d'assistance technique, et de mettre en commun les moyens consacrés à la sécurité, en particulier dans les pays en développement, en encourageant les regroupements régionaux.

Enfin, l'une des propositions de la mission au niveau international est l'anticipation de l'obligation prévue à compter de 2007 d'installer dans les aéronefs de plus de dix tonnes des enregistreurs de vol à accès rapide, et d'introduire, en liaison avec le constructeur, l'installation dans le cockpit d'une troisième boîte noire inviolable abritant une caméra vidéo axée sur le tableau de bord, qui ne serait analysée qu'en cas d'accidents.

En Europe, outre la demande d'entrée en vigueur anticipée de la directive « Safa » relative aux contrôles au sol des avions des pays tiers empruntant les aéroports communautaires et au renforcement des mesures de sécurité prévues à ce titre, l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) pourrait se voir conférer un pouvoir de surveillance des compagnies aériennes des pays tiers ayant des liaisons avec l'Europe.

Au sein de l'Union européenne, les effectifs des organismes de contrôle en vol des Etats membres devraient être augmentés afin de renforcer les contrôles sur les compétences réelles des pilotes. De plus, une législation communautaire inspirée du « projet Simpson » pourrait voir le jour afin d'établir une durée de vol plafond et un temps de repos plancher pour le personnel navigant.

Au niveau national, la DGAC pourrait améliorer l'information des professionnels comme du public sur la sécurité aérienne, et publier sur Internet la liste des compagnies aériennes qui font l'objet de mesures de restriction ou d'interdiction suite à des contrôles. La France devrait également mettre en œuvre rapidement une utilisation flexible de l'espace aérien, afin d'optimiser le partage du ciel entre civils et militaires, ou encore augmenter les efforts consacrés à la recherche dans le domaine aéronautique, en particulier pour la construction des aéronefs et pour le développement des équipements embarqués et au sol.

Parmi les autres mesures proposées, un renforcement de la formation à l'anglais courant des pilotes au sein des écoles, afin que ceux-ci puissent respecter le niveau 4 d'anglais fixé par l'OACI ; L'instauration de tests d'alcoolémie et antidrogues, de manière aléatoire, sur le personnel navigant technique, et pouvant aboutir à un retrait de licence en cas de dépassement du seuil fixé à 0,2 g/l

Un chantier axé sur la question des facteurs humains, responsables à 75% des accidents selon les statistiques, ainsi que sur le retour d'expérience permettant une analyse profonde des incidents, permettra de préconiser de multiples améliorations.

La sécurité aérienne aux abords des grands aéroports : une question majeure

Le risque zéro n'existe pas quand bien même le niveau de sécurité est élevé. Chaque phase de vol présente des risques différents. 75% des accidents ont lieu au décollage ou à l'atterrissage, c'est-à-dire au dessus de zones urbanisées, voire très urbanisées comme en Ile-de-France. Cela pose donc également le problème de la sécurité des populations riveraines des grands sites aéroportuaires.

Malgré tout, suite à la déréglementation du transport aérien dans les années 80 et la logique du «Hub » (plate-forme de correspondance) , les gouvernements encouragent le développement des infrastructures existantes. Suite à l'effondrement tragique d'une partie de la voûte du 2 E à Roissy CDG le 23 mai dernier, les risques de saturation de l'aéroport sont d'autant plus évidents. Cela multiplie les risques pour la sécurité aérienne dans la périphérie de l'aéroport. Les pouvoirs publics ont l'occasion de mettre en pratique des solutions alternatives comme l'utilisation de plates-formes secondaires dans le grand Bassin Parisien (Vatry, Châteauroux) pour les vols de nuit et les vols charters. Par ailleurs, la saturation des aéroports parisiens pose de nouveau la nécessité de réaliser un complément d'infrastructure fonctionnant en bipôle avec Roissy, projet qui a été abandonné par l'actuel gouvernement et qui permettait d'anticiper au mieux le doublement du trafic d'ici 2020.

On ne peut dissocier la problématique de la sécurité aérienne de celle du développement aéroportuaire et plus généralement de l'économie du transport aérien. La déréglementation de celui-ci et la logique libérale du « hub » qui en découle en grande partie pousse au gigantisme aéroportuaire, indéniablement source de risque aggravé et en particulier dans la périphérie des infrastructures aéroportuaires densément peuplée. La culture de la sécurité aérienne que le rapport de la mission parlementaire souhaite développer imposera inévitablement la prise en compte de la question du développement maîtrisé des aéroports