

Débats & Opinions**TRANSPORT AÉRIEN** Après la série d'accidents d'avion cet été
Une liste noire à l'échelon européen*PAR CHRISTINE DE VEYRAC **

[14 septembre 2005]

160 morts au Venezuela, 121 en Grèce, 41 au Pérou, 16 en Italie... comment ne pas sortir de cet été meurtrier avec un sentiment d'urgence et de responsabilité publique renforcée, face aux accidents majeurs qui ont touché le transport aérien.

Même si l'avion demeure le moyen de transport le plus sûr, la forte augmentation attendue du trafic aérien dans le futur conduit à s'interroger sur les moyens de renforcer la sécurité des passagers.

Confrontés à la psychose naissante de l'été, les Etats ont réagi solitairement par la publication de listes noires nationales. C'est un premier pas ; mais les premières réactions montrent que ce n'est pas «la» solution.

Ce n'est pas la solution parce qu'ils ont publié des listes parallèles, aux contenus différents : une compagnie interdite de vol en France est ainsi autorisée en Belgique ou en Grande-Bretagne, et inversement.

Le message envoyé à l'utilisateur est brouillé. Si l'on veut par ailleurs que ces listes noires aient un effet dissuasif, elles ne peuvent se limiter au périmètre d'un Etat national : pour contraindre les compagnies déficientes à remplir leurs obligations de sécurité, il est indispensable que le périmètre d'interdiction de vol soit le plus étendu possible.

Enfin, si nous en restons à des listes nationales, les Etats se retrouveront en «première ligne» pour les décisions de publication ou de non-publication sur la liste, avec le risque de prise en compte de considérations diplomatiques : imagine-t-on l'Allemagne inscrire une compagnie française sur «sa» liste noire – avec les implications économiques et politiques que cela entraîne – sans en référer aux autorités françaises ?

Il faut donc une liste noire européenne. Une liste noire qui aurait un caractère unique pour l'ensemble du territoire de l'Union. L'inscription sur cette liste signifierait pour une compagnie l'interdiction de voler sur l'ensemble de l'espace aérien des 25 Etats membres.

Cette proposition – que j'ai présentée au Parlement européen dès juin dernier – permettrait aux usagers de bénéficier d'informations de sécurité homogènes et cohérentes. Elle aurait un effet dissuasif accru sur les compagnies aériennes et étendrait la sécurité des passagers qui bénéficieraient de garanties pour le vol qu'ils empruntent, quel que soit l'aéroport européen dont ils décollent. Mais la réalisation d'une telle liste noire communautaire implique au préalable l'adoption de critères communs de sécurité aux différents Etats membres.

Dans le rapport législatif que j'ai élaboré pour le compte du Parlement européen, j'ai ainsi proposé que la Commission européenne et un comité d'experts des Etats membres décident ensemble de critères communs d'établissement de la liste. Sur la base de ces critères, les Etats établiraient une liste des transporteurs aériens interdits de vol sur leur territoire. La liste peut concerner toutes les compagnies qui ont des droits de trafic dans l'Union, mais aussi celles qui n'en ont pas mais dont les avions sont susceptibles d'être affrétés dans l'Union européenne. Chaque liste serait communiquée à la Commission et aux autres Etats membres. Ces derniers auraient un mois pour s'opposer à la publication du nom d'un transporteur aérien sur la liste noire. En cas d'opposition, la Commission réunit le comité d'experts et décide de l'inscription ou pas sur la liste. La liste regroupant toutes les listes nationales serait alors publiée.

Cette procédure aurait pour avantage de diluer la responsabilité des Etats au sein du processus européen, et ainsi de supprimer toute considération diplomatique éventuelle dans les positions respectives des Etats.

Pour être efficace, la liste noire communautaire doit enfin être accessible aux usagers. J'ai ainsi proposé aux eurodéputés que les vendeurs de billets, les autorités nationales de l'Aviation civile, et les aéroports des Etats membres portent la liste noire à la connaissance des passagers, à l'intérieur de leurs locaux ainsi que sur leurs sites Internet. Il y aurait d'autres pistes à envisager pour renforcer la sécurité des