



Luxembourg, le **04 MAI 2017**

**Monsieur Fernand Etgen
Ministre aux Relations avec
le Parlement**

**Service Central de Législation
43, boulevard F.D. Roosevelt
L – 2450 Luxembourg**

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse aux questions parlementaires N°2837 du 14 mars 2017 de l'honorable député Monsieur Gusty Graas et N° 2838 du 15 mars 2017 de l'honorable député Monsieur Roger Negri, concernant la culture de sécurité auprès des compagnies aériennes, tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

François Bausch

**Ministre du Développement durable
et des Infrastructures**

Réponse de Monsieur François BAUSCH, Ministre du Développement durable et des Infrastructures aux questions parlementaires n° 2837 de Monsieur le Député Gusty GRAAS et n° 2838 de Monsieur le Député Roger NEGRI

En réponse aux questions parlementaires des honorables députés concernant le même sujet, il m'échoit d'apporter les réponses suivantes.

Tout d'abord, il est important de préciser que l'objet de cette étude est centré sur la perception des pilotes et ne prétend pas évaluer la qualité de la culture de sécurité des compagnies aériennes. Une enquête a été menée parmi les pilotes dans toute l'Union européenne, recevant 7.239 réponses valides ce qui représente environ 14% des pilotes européens. Les résultats de cette enquête sont par ailleurs librement accessibles sur le site internet du projet de recherche « Future Sky – Safety ».

Le danger de la fatigue excessive constitue un facteur qui est pris en compte sérieusement tant par les compagnies aériennes que par les autorités européennes et nationales. C'est pourquoi la réglementation européenne contient des barrières destinées à limiter la fatigue des pilotes lorsqu'ils sont en service. Les compagnies doivent mettre en place des systèmes de prévention, d'identification et de gestion de la fatigue. Néanmoins, la fatigue reste un facteur extrêmement variable d'un individu à un autre et peut également dépendre de facteurs exogènes aux compagnies (situation familiale, vie sociale, mobilité domicile-travail...).

En effet, il y a lieu de distinguer entre les notions anglaises qui peuvent mener en erreur : « *être fatigué* » (*tired*) et le phénomène de « *fatigue excessive* » (*fatigue*) sont deux notions différentes. L'affirmation selon laquelle « *83% des pilotes luxembourgeois travaillant pour une compagnie de fret aérien auraient indiqué d'avoir volé en état de fatigue excessive* » n'est pas correcte. Dans le cadre de cette étude, 83% des pilotes travaillant pour une compagnie de fret aérien ont fourni une réponse négative à une question liée à la « *tiredness* » et non pas à la « *fatigue* ». Il convient de préciser également que les constatations pour cette question ont été faites sans aucune distinction de nationalité ni de compagnie spécifique.

Par ailleurs, il n'existe aucune « *compagnie de vol low cost* » disposant d'une quelconque licence d'exploitation luxembourgeoise. Ainsi, l'affirmation « *76 pourcent des pilotes luxembourgeois travaillant pour une compagnie « low cost* » est donc difficilement vérifiable. Selon les informations de l'étude, les pilotes de nationalité luxembourgeoise représentent en total moins d'un pourcent des 7.239 pilotes interrogés.

Il faut également remarquer que les pilotes travaillant pour des compagnies cargo desservent des destinations bien plus lointaines et font des trajets plus longs que les pilotes d'une compagnie de passagers avec un réseau régional et européen. Les circonstances de travail sont différentes dès le départ, ce qui se reflète également dans les résultats de cette étude. Cependant, le niveau de sécurité doit bien sûr être garanti dans toutes les circonstances.

Il apparaît que pour les compagnies aériennes luxembourgeoises, la culture de sécurité bénéficie d'une priorité absolue et que les mesures mises en place pour la soutenir répondent aux plus hauts critères d'exigence.

Ainsi, Cargolux a mis en œuvre entre autre un système de gestion de la sécurité basé sur les recommandations de l'OACI, qui inclut des éléments de gestion des risques proactifs et réactifs. De même, Cargolux a introduit un modèle biomathématique pour l'établissement et la mise en œuvre des plans de travail, servant à surveiller l'état d'alerte des membres de l'équipage et les pilotes. Cet outil permet à Cargolux de réagir immédiatement dans le cas où le niveau d'alerte exigé tomberait sous un niveau prédéfini. Le membre de l'équipage en question ne sera pas prévu pour un autre vol, ou son vol d'origine sera retardé jusqu'au moment où le problème pourra être résolu. Ce système non-obligatoire va au-delà des prescriptions de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) et a été autorisé par les autorités luxembourgeoises.

Enfin, tous les décideurs, direction, pilotes et représentants du département de la sécurité de Cargolux se réunissent à des intervalles réguliers dans des groupes d'action dédiés, comme prévu dans le manuel du système de gestion de la société.

En ce qui concerne la compagnie Luxair, la culture de sécurité aérienne est présente tout au long de la carrière des pilotes et fait partie intégrante des différentes séances de formation continue, d'entraînement etc. S'agissant de la fatigue des équipages, Luxair a instauré le « Fatigue Safety Action Group » qui s'occupe exclusivement des problèmes liés à ce phénomène, permettant de prendre des mesures en amont pour éviter que la fatigue ne s'installe auprès des équipages. Enfin, par son contrat collectif de travail en vigueur, Luxair applique des critères plus restrictifs que la réglementation européenne en ce qui concerne les temps de vol maximaux autorisés.

Les représentants de l'association des pilotes de ligne ont présenté les résultats de cette étude aux représentants du Ministère du Développement durable et de la Direction de l'Aviation Civile. Au Grand-Duché de Luxembourg, la Direction de l'Aviation civile est responsable pour la surveillance du niveau de conformité de chaque compagnie sous sa responsabilité et elle suit de près les rapports d'évènements et d'incidents.