



Réponse de Madame la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics à la question parlementaire n° 1060 des honorables Députés Mars Di Bartolomeo et Francine Closener

L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA), dont la mission principale est de garantir le plus haut niveau de sécurité dans l'aviation, n'a pas encore tiré des conclusions sur la question d'une réduction potentielle du nombre de pilotes dans le transport aérien commercial durant certaines phases de vol (« *extended minimum crew operations - eMCO* »).

En effet, l'AESA a initié de vastes travaux d'élaboration et de consultation auprès des milieux aéronautiques associés (dont les associations représentant les intérêts des membres d'équipage sur le plan européen, telles que l'European Cockpit Association). Ces efforts sont censés déboucher sur la publication d'un avis officiel (« *opinion* ») en 2026, qui constituerait dès lors le point de départ du processus réglementaire visant à amender, le cas échéant, le cadre réglementaire actuel. Tant que les conclusions concrètes ne sont pas connues, toute discussion sur un changement réglementaire relève de la pure spéculation. Un tel changement réglementaire affecterait en premier lieu la certification de nouveaux types d'aéronefs avant tout changement de mode opératoire, où les défis à relever pour assurer un niveau équivalent de sécurité restent de taille.

Par ailleurs, un amendement réglementaire de la certification des aéronefs sur le seul niveau européen ne ferait guère de sens, puisqu'un tel changement fondamental devrait être adopté également sur le plan mondial (au niveau de l'Organisation de l'aviation civile internationale - OACI) ou d'autres entités de certification majeures telle que la « Federal Aviation Administration » (FAA) aux Etats-Unis, afin de s'assurer d'une reconnaissance globale de ces modifications. Ceci constitue généralement un processus assez long.

Les travaux de consultation de l'AESA sont complétés en parallèle par des travaux de recherche menés par un consortium dirigé par le Royal Netherlands Aerospace Center NLR (*Koninklijke Nederlands Lucht-en Ruimtevaartcentrum*) afin de développer un cadre d'évaluation des risques pour les principaux dangers associés au concept des opérations par un pilote unique durant certaines phases de vol.

Il est évident qu'il ne sera pas procédé à des amendements réglementaires aussi longtemps que les constructeurs d'aéronefs ne seront pas en mesure de fournir des technologies garantissant un niveau de sécurité au moins équivalent aux opérations multi-crew.

Le gouvernement luxembourgeois ainsi que les compagnies aériennes Luxair et Cargolux respectent l'autorité et la compétence de l'AESA en tant qu'organisme de supervision de la sécurité aéronautique de l'Union Européenne dont les règlements sont appliqués par l'intermédiaire de la Direction de l'aviation civile luxembourgeoise.



Il est à noter que Luxair n'exploite que des avions court et moyen-courriers. Les pilotes restent donc dans le cockpit pour toutes les phases du vol. Du point de vue de Cargolux, la compagnie aérienne accueille favorablement l'évolution dans l'automatisation des avions à condition qu'elle soit correctement testée, documentée et certifiée par les autorités compétentes.

L'association luxembourgeoise des pilotes de lignes à fait savoir par voie de presse qu'elle était opposée à ce projet.

Luxembourg, le 22 août 2024

La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

(s.) Yuriko Backes