



15ème législature

Question N° : 23131	De M. Laurent Garcia (Mouvement Démocrate et apparentés - Meurthe-et-Moselle)	Question écrite
Ministère interrogé > Solidarités et santé		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse > Consommation d'alcool à bord des aéronefs	Analyse > Consommation d'alcool à bord des aéronefs.
Question publiée au JO le : 24/09/2019 Réponse publiée au JO le : 13/04/2021 page : 3338 Date de changement d'attribution : 07/07/2020 Date de renouvellement : 14/01/2020 Date de renouvellement : 26/05/2020 Date de renouvellement : 06/10/2020 Date de renouvellement : 02/02/2021		

Texte de la question

M. Laurent Garcia attire l'attention de Mme la ministre des solidarités et de la santé sur la problématique de la consommation potentiellement excessive d'alcool à bord des aéronefs. Sur certains moyens et longs courriers, la distribution d'alcool est gratuite et sans limite accompagnant un repas. Les compagnies aériennes ont déjà des lignes directrices fermes et des programmes de formation des équipages concernant le service responsable de boissons alcooliques. Ainsi, à titre d'exemple, l'enseigne World Duty Free, qui contrôle les boutiques de 22 aéroports au Royaume-Uni, a décidé de sceller les sacs contenant de l'alcool afin d'empêcher les passagers de boire dans l'avion. Cette décision a été prise afin de réduire le nombre de passagers alcoolisés, qui se montrent souvent violents avec les membres de l'équipage ou les autres passagers. Il lui demande si le Gouvernement entend adopter des mesures juridiques et fiscales appropriées visant à prévenir et à traiter les incidents liés aux passagers indisciplinés et perturbateurs à bord des vols. Parmi les mesures préconisées, il souhaite savoir s'il est envisagé de rendre payante ou de taxer la distribution d'alcool dans les avions ou bien tout simplement l'interdire au même titre que la consommation de tabac.

Texte de la réponse

Le phénomène des passagers indisciplinés, eu égard à sa récurrence liée à la croissance du trafic aérien au plan international comme à l'allongement de la durée des vols, demeure un sujet de préoccupation constant tant pour les compagnies aériennes et leurs personnels navigants que pour les autorités de l'aviation civile de par le monde compte tenu de son impact en termes de sécurité et de régularité du transport aérien. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) poursuit d'ailleurs activement, dans ce contexte, les travaux initiés de longue date sous son égide afin de lutter plus efficacement, tant au plan préventif que répressif, contre l'augmentation des comportements indisciplinés ou perturbateurs à bord des aéronefs. Tout en contribuant aux récentes initiatives européennes pareillement entreprises par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) en la matière, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) française a également engagé de nouvelles initiatives au plan national. Elle a ainsi mis en place plusieurs groupes de travail sur le sujet des passagers indisciplinés durant les années 2016 à 2018, qui se sont notamment penchés sur la question de l'alcool à bord des aéronefs. De l'avis des

spécialistes, la consommation d'alcool figure effectivement au nombre des facteurs déclencheurs de comportement indiscipliné fréquemment observés. Il convient néanmoins de souligner que la majorité des passagers consommant de l'alcool à bord ne développe pas de symptômes perturbateurs au cours du vol. Les compagnies aériennes européennes sont soumises, en application du règlement européen n° 965/2012, à l'obligation d'empêcher qu'un passager ne soit alcoolisé au point de mettre en cause la sécurité du vol. A cette fin, les personnels navigants sont formés à surveiller les effets de la surconsommation d'alcool et adaptent leur service en fonction, passager par passager. Les modalités de gestion de la consommation d'alcool leur sont fréquemment rappelées, y compris dans leurs dimensions juridiques. Les réflexions menées dans le cadre des groupes de travail susmentionnés conduisent à considérer qu'une prohibition systématique de l'alcool à bord ne serait pas productive. Elle pénaliserait dans leur ensemble les passagers qui, pour la très grande majorité, en achètent pour une consommation ultérieure, ou ceux qui en consomment de manière modérée à bord, sans pour autant apporter l'assurance d'un bon comportement de tous les passagers durant le transport. En revanche, en complément de la gestion en vol, la connaissance de vols à risques (supporters sportifs, vols spéciaux ou destinations festives) permet des réponses ajustées, comme par exemple une interdiction préfectorale de servir de l'alcool dans l'aérogare dans la zone et l'heure précédant le départ du vol. Dans ce cas, la compagnie peut également programmer des navigants expérimentés pour mieux maîtriser ces vols à risques. Au-delà du sujet de l'alcool, la DGAC contribue activement à la diffusion de supports pédagogiques et de sensibilisation sur le sujet des passagers indisciplinés auprès des réseaux de promotion de la sécurité des vols, compagnies aériennes, aéroports, services de l'Etat. Cette problématique est identifiée comme un axe de travail nécessaire dans le plan stratégique de sécurité de la direction de la sécurité de l'aviation civile « Horizon 2023 ». Au niveau législatif ensuite, le projet de loi n° 2494 visant à la ratification par la France du "Protocole de Montréal", adopté en 2014 sous les auspices de l'OACI et récemment entré en vigueur au plan international, en vue de renforcer l'arsenal juridique à l'égard des infractions pénales et autres actes répréhensibles commis à bord des aéronefs, est en cours d'examen à l'Assemblée nationale. Enfin, la DGAC travaille parallèlement à améliorer le cadre juridique existant, pour permettre l'édition de sanctions plus adaptées, par la voie pénale ou administrative, à l'encontre des personnes reconnues auteur de faits d'indiscipline ou de perturbation à bord des aéronefs.