



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

sécurité

Question écrite n° 60267

Texte de la question

M. François Loncle rappelle à M. le secrétaire d'État chargé des transports que le tragique accident survenu le 1er juin dernier au vol AF 447 reliant Rio-de-Janeiro à Paris est un drame terrible pour toutes les familles ayant perdu un proche, qu'il soit un passager ou membre de l'équipage. Les causes de l'accident restent inconnues, dans la mesure où les enregistreurs de vol n'ont pas été récupérés. Le seul fait établi réside dans la perte des informations de vitesse fournies aux pilotes par les sondes « pitots ». Or il est indispensable que toute la lumière soit faite sur cet accident pour qu'il ne se reproduise pas. C'est pourquoi il lui demande où en est l'enquête sur cette catastrophe aérienne. Il souhaite également connaître les conclusions tirées par les différents services de sécurité aérienne concernant la défaillance des sondes « pitots » et savoir quelles mesures ont été prises pour remédier à ce grave problème technique.

Texte de la réponse

L'attente des familles et proches des victimes d'une catastrophe aérienne est évidemment de connaître au plus vite les circonstances exactes de l'accident. Mais l'enquête technique est un processus nécessairement minutieux et long. De cette enquête sont attendues des précisions sur les circonstances de l'accident et la détermination de ses causes, mais aussi des recommandations pour améliorer la sécurité de l'aviation civile en général. Conformément aux dispositions internationales et au code de l'aviation civile, c'est le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) qui, avec la participation de plusieurs de ses homologues étrangers, conduit en toute indépendance l'enquête de sécurité sur la catastrophe du vol AF447 Rio-Paris. Cette enquête est rendue particulièrement délicate du fait de l'absence des enregistreurs de vol, mais aussi de la quasi-totalité de l'épave. Toute conclusion même partielle serait donc aujourd'hui prématurée. En dépit de ces difficultés, le BEA a publié un premier rapport d'étape en juillet et puis un second le 17 décembre 2009. Une troisième campagne de recherche de l'épave et des enregistreurs de vol débutera en février 2010. Le BEA a effectivement indiqué que plusieurs messages émis par le système embarqué de surveillance des paramètres résultaient d'incohérences entre les vitesses mesurées par les différentes sondes Pitot. Toutefois, ces incohérences de vitesse ne peuvent suffire, à elles seules, à expliquer l'accident. Les travaux en cours s'attachent à rechercher l'ensemble des facteurs, techniques ou opérationnels, dont la conjonction a conduit à la perte du vol AF447. En l'attente de la détermination des causes de la catastrophe, et à titre de précaution, Airbus et Air France ont décidé le remplacement des sondes du modèle qui équipait l'avion accidenté ainsi que le renforcement de l'information et de l'entraînement des pilotes. Le BEA a pour sa part préconisé dans son deuxième rapport de revoir le système de certification de ces sondes.

Données clés

Auteur : [M. François Loncle](#)

Circonscription : Eure (4^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 60267

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 6 octobre 2009, page 9399

Réponse publiée le : 19 janvier 2010, page 661