

Discours

Commémoration des 6 ans de la catastrophe aérienne du vol Rio – Paris

AF447

Mesdames, Messieurs,

Il y a 6 ans, le vol AF447 d'Air France disparaissait dans l'Océan Atlantique entre Rio et Paris. Il transportait 228 personnes. Ces 228 personnes, c'est autant de familles, de parents, d'amis, qui ont ce jour-là été précipités dans la douleur et l'incompréhension face à cet accident tragique qui les privait de leurs proches.

Aujourd'hui, au nom du Secrétaire d'Etat aux Transports, Alain VIDALIES, c'est à ces victimes que je veux rendre hommage. Nous commémorons leur mémoire pour que le même drame ne se reproduise pas et pour que d'autres familles n'aient pas à connaître la même douleur.

Le traumatisme des familles est total, leur chagrin immense. Je tiens à vous apporter toute ma solidarité, et celle du Secrétaire d'Etat aux Transports. Je sais l'importance que cette commémoration revêt pour vous tous, et je veux vous assurer de celle qu'elle a pour moi et pour le Gouvernement que je représente.

C'est la raison pour laquelle la France pousse depuis plusieurs années à l'adoption par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'une réglementation plus stricte en matière de balises de sécurité et de suivi des appareils en situation d'urgence. Je sais combien vous appelez de vos vœux de telles évolutions.

L'OACI a repris les propositions de la France dans ses travaux, en se penchant notamment sur la transmission de données de vol dès lors qu'une situation d'urgence est détectée, ainsi que sur la présence à bord d'enregistreurs éjectables ou de nouvelles balises de détresse. Ces avancées, qui ont été plébiscitées lors de la conférence de haut niveau de sécurité de l'OACI de février dernier, seront applicables, pour certaines d'entre elles, en novembre 2016. Les compagnies aériennes françaises ont anticipé ces évolutions et ont déjà mis en œuvre des dispositions de transmission des données en vol.

Au niveau européen, des textes réglementaires sur la question sont déjà prêts. Ils vont d'ailleurs au-delà des normes que prévoit de fixer l'OACI.

L'accident du vol AF447 a amené les Autorités à s'interroger sur l'évolution de la formation dispensée aux pilotes. C'est ainsi que l'Agence européenne de la sécurité aérienne a récemment publié de nouvelles exigences relatives à la formation sur la prévention des pertes de contrôle en vol et sur les techniques de

récupération. Toutes les compagnies aériennes européennes devront avoir mis en place des formations répondant à ces nouvelles exigences d'ici mi 2016.

L'accident du vol AF447 a, de la même façon, contribué à faire évoluer les programmes de formation continue des pilotes : les séances de formation continue standardisée laisseront progressivement place à une formation à la carte prenant mieux en compte les risques spécifiques au type d'exploitation et aux besoins de chaque pilote. La pertinence de cette évolution a été pleinement reconnue par la DGAC, cette reconnaissance ayant été consacrée par la tenue d'un symposium sur le sujet, avec l'ensemble des professionnels, fin 2014.

Le drame du 1^{er} juin 2009 a aussi amené les constructeurs et l'Autorité à renforcer leur réflexion sur la problématique des pertes d'information liées aux dysfonctionnements ou au givrage de capteurs, notamment des sondes Pitot, mais pas seulement. [*Les sondes d'incidence de la famille A320 ont, par exemple, fait l'objet d'une consigne de navigabilité publiée il y a un an.*]

Enfin, la France est à l'origine de propositions, au niveau de l'OACI, pour que les critères de certification des avions, soient, à plus long terme, reconsidérés en fonction d'une meilleure connaissance des phénomènes climatiques et/ou de leur évolution.

Mesdames, Messieurs, aujourd'hui est un jour de recueillement, pour rendre hommage, pour se souvenir. Le Secrétaire d'Etat aux Transports Alain VIDALIES et moi – même vous assurons de notre solidarité et de notre soutien en ce jour anniversaire.