



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

Air France

Question écrite n° 110620

Texte de la question

M. Claude Goasguen attire l'attention de M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur la gestion de l'enquête sur le crash du vol Rio-Paris. Des représentants des associations de défense des victimes ont saisi la représentation nationale sur des dysfonctionnements lors de l'enquête menée par le BEA. Le BEA aurait écarté des pistes de recherche qui auraient permis de découvrir plus tôt l'épave. Ainsi la présence trente heures après le crash d'une panne de kérosène à 10 miles nautiques du dernier point connu de localisation de l'appareil a été qualifiée de conséquence d'un dégazage sauvage alors que sa forme n'est pas celle d'un sillage d'un bateau. Également mise en cause, la méthode de recherche de l'épave privilégiant le calcul de rétro-dérive utilisée en 2009 alors que les experts américains et brésiliens préconisaient des méthodes permettant de mieux appréhender la vraie zone d'impact, les premiers débris et corps se trouvant dans celle-ci. Enfin, lors de la 4e phase de recherche, menée par une société américaine, l'épave a été retrouvée dans une zone qui avait déjà été sondée par le BEA mais sans résultat. Les associations des familles des victimes font donc preuve de méfiance à l'égard du BEA, qui par ses pratiques supposées a manqué de transparence et d'efficacité. C'est pourquoi il souhaiterait savoir si le Gouvernement entend inviter fermement le BEA à répondre aux interrogations des associations qui lui imputent des faits graves, restés encore sans réponse.

Texte de la réponse

Les opérations de localisation de l'Airbus A330, du vol AF447 Rio-Paris, ont abouti le 3 avril 2011 à la découverte de l'épave, gisant par 3 900 m de fond dans une plaine abyssale. Bien que cette découverte ait été saluée par les experts en recherche sous-marine comme une prouesse technique, elle a paradoxalement suscité certaines interrogations compte tenu de la proximité entre l'endroit de la découverte et le dernier point de report de position de l'avion. Une fois l'épave retrouvée, les enregistreurs ont été récupérés très rapidement et la totalité des informations qu'ils contenaient a pu être lue, ce qui permettra que toute la lumière soit faite sur cet accident. Afin de répondre aux interrogations sur les circonstances de la découverte, le bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) a publié le 16 mai 2011 sur son site Internet une note récapitulant l'ensemble des recherches menées depuis l'accident. S'agissant de la nappe supposée être de kérosène, repérée dans les 30 heures après l'accident, celle-ci a été observée par le satellite italien Cosmo-SkyMed le 2 juin 2009 à 8 h 15 min 55 s UTC, à une trentaine de kilomètres au sud-est de la dernière position connue de l'avion. Cette pollution d'origine indéterminée n'est probablement pas liée à l'accident, compte-tenu de sa distance avec le site. Cette piste n'avait pas été écartée lors des recherches car les moyens du navire océanographique le « Pourquoi Pas ? » de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER) avaient exploré cette zone lors de la phase 2, qui s'est déroulée du 27 juillet au 17 août 2009. En ce qui concerne la méthode de recherches privilégiant le calcul de dérive, il est exact que celle-ci a donné lieu à des débats d'experts. Le BEA a choisi de se reposer sur les analyses effectuées par un collège de scientifiques appartenant à plusieurs instituts océanographiques internationaux coordonnés par l'IFREMER, la vocation du BEA n'étant pas de mener lui-même ce type de travaux. Ces scientifiques ont abouti à la définition d'une zone située dans le nord-ouest de la

dernière position connue à partir de laquelle, selon les scientifiques, l'épave devait se trouver avec un grand degré de probabilité. Malgré le sérieux de ces travaux, cette hypothèse a été infirmée par la suite. On peut donc en déduire que les connaissances scientifiques actuelles ne permettent pas de modéliser avec suffisamment de précision les courants de surface dans cette zone de l'océan Atlantique et de reconstituer la dérive de corps flottants à la surface de l'eau. S'agissant enfin des recherches menées juste après l'accident, celles-ci avaient en effet été explorées par des hydrophones de la marine américaine dans les jours suivant l'accident, à un moment où les balises de localisation acoustiques accrochées aux enregistreurs de vol devaient encore émettre. Les raisons pour lesquelles ces moyens n'ont pas permis de détecter l'épave peuvent être liées au mauvais fonctionnement des balises, aux conditions de propagation des ondes acoustiques ou à une trajectoire des hydrophones située hors de portée d'émission des balises peut-être en raison de l'imprécision des cartes marines dont on disposait alors. Cette analyse figurera dans le rapport final d'enquête. Le Gouvernement considère donc que le BEA a répondu, par la publication de la note précitée, aux interrogations soulevées, et que les analyses en cours compléteront les points restés en suspens.

Données clés

Auteur : [M. Claude Goasguen](#)

Circonscription : Paris (14^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 110620

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 7 juin 2011, page 5987

Réponse publiée le : 12 juillet 2011, page 7667