

Le Crash du vol Rio-Paris dû à des causes humaines et techniques

Le BEA a révélé son rapport officiel, épinglant une combinaison de facteurs techniques et humains. Les familles des victimes se disent globalement déçues par les conclusions de l'enquête du BEA. Selon elles, les défaillances techniques ne sont pas assez mises en avant dans son rapport final.

Le Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) chargé de déterminer les causes techniques du crash du vol d'Air France Rio-Paris, qui a fait 228 morts le 1er juin 2009, a remis son rapport final ce jeudi.

Dans son rapport final, le BEA pointe à la fois des défaillances résultant de l'ergonomie de l'avion (un Airbus A330) et des actions inappropriées des pilotes aux commandes soumis à un fort stress. Il émet 41 recommandations de sécurité dont 25 nouvelles par rapport à juillet 2011.

S'agissant du point de départ de la catastrophe, le BEA retient définitivement: le givrage des sondes de vitesse Pitot (fabriquées par Thales) qui a conduit à une incohérence temporaire entre les vitesses mesurées. « L'équipage était dans un état de perte quasi totale de la situation », a déclaré Alain Bouillard, directeur de l'enquête lors d'une conférence de presse.

Si les enquêteurs soulignent une mauvaise gestion de surprise et une incompréhension totale de la situation, ils notent aussi un défaut de leur formation.

Les recommandations de sécurité visent à la fois la compagnie et le constructeur. Le BEA insiste notamment sur l'importance de « la formation et l'entraînement des pilotes pour qu'ils aient une meilleure connaissance des systèmes d'avion en cas de situation inhabituelle ». « Huit recommandations concernent la formation des pilotes et cinq la certification des avions », a précisé le directeur du BEA, Jean-Paul Troadec.

Airbus a annoncé dans un communiqué avoir « déjà commencé à travailler au niveau industriel afin de renforcer les exigences relatives à la résistance des sondes Pitot ». « Airbus va étudier ce rapport en détail et prendra toutes les mesures qui permettront de contribuer à cet effort collectif en faveur de l'optimisation de la sécurité aérienne » ajoute le constructeur aéronautique.

La compagnie aérienne Air France, a rappelé dans un communiqué « qu'elle est engagée dans une démarche permanente d'amélioration de la sécurité de ses vols. Cette démarche lui a déjà permis de mettre en oeuvre par anticipation l'essentiel des recommandations du rapport relevant de l'initiative des opérateurs, telle que l'évolution des programmes de formation des équipages. »

Réactions des proches des victimes

De son côté, Olivier Morice, avocat des familles de victimes a estimé que le rapport du BEA « manque d'impartialité. Il est évident que sans les défaillances techniques liées aux sondes Pitot il n'aurait pas pu y avoir d'accident. » « Nier comme le fait le BEA l'influence extrêmement importante des défaillances techniques, c'est être dans le déni de la réalité de cet accident. Les familles des victimes ne peuvent pas l'accepter. » Le rapport d'expertise, qui sera publié le 10 juillet, sera « beaucoup plus impartial, plus dans la réalité de ce qui s'est passé » a ajouté l'avocat.

Plus tôt dans la matinée, quelques proches des victimes ont été reçus au BEA au Bourget, près de Paris, qui leur a présenté les principales conclusions de son rapport final sans toutefois leur remettre le document. Les familles ont exprimé leur déception au vu des conclusions de l'enquête. « J'ai l'impression qu'on invoque toujours l'erreur humaine à laquelle je ne crois pas du tout », a déclaré Keiko Marinho, représentante de l'association brésilienne AF VV447 et soeur d'une victime.

John Clemens, qui a perdu un frère dans l'accident, a au contraire estimé que le BEA avait fait un très bon travail. « Il y a beaucoup plus d'informations que précédemment. Les autorités ont bien travaillé avec beaucoup de recommandations de sécurité », a-t-il souligné, se disant « satisfait des conclusions ». « Personnellement, je suis très content », a-t-il ajouté.

Dans son rapport préliminaire de juillet 2011, le BEA avait largement incriminé les pilotes estimant qu'ils n'avaient pas su faire face aux incidents survenus lors des dernières minutes du vol. Il avait relevé des réponses inadéquates à la perte des indicateurs de vitesse survenue à la suite du givrage des Pitot, à laquelle les pilotes n'étaient pas entraînés à faire face, et le décrochage de l'appareil qu'ils ne semblent pas avoir détecté. De leur côté, les experts du BEA mettent en avant une conjonction de défaillances techniques, de procédures inadaptées et d'actions inappropriées.