

QUESTIONS RELATIVES A LA SURVIE ET A L'ORGANISATION DES SECOURS EN CAS DE CATASTROPHE AERIENNE

AG – Echo – 21 janvier 2006

1) Emetteur de position

L'enquête a montré que la RBDA (balise de détresse) avait été détruite à l'impact. Qu'en est-il ?

- de l'amélioration de cet équipement,
- des méthodes de vérification à la conformité de cet équipement, avec mise à jour des documents pertinents.

2) Localisation des épaves

Qu'en est-il de

- la mise en place de la complémentarité des méthodes de repérage disponibles : radiogoniométrie terrestre et aérienne, repérage par satellite,
- la mise en œuvre de systèmes et de procédures de restitution rapide des trajectoires radar et des radio-communications enregistrées par les organismes de contrôle civils et militaires (ces derniers de la défense aérienne),
- la communication rapide entre ces moyens et l'organisation de la recherche au sol.

3) Organisation des recherches

Evolution des plans SATER (Plan de Sauvetage Aéroterrestre), en particulier .rapidité de la procédure de déclenchement d'alerte

- modalités de mise en place et de montée en puissance du PC opérationnel et du RCC(Centre de Coordination de Sauvetage),
- modalités d'engagement des effectifs sur le terrain en tenant compte de toutes les informations concrètes recueillies, remontée des informations du terrain vers le PC fixe et le RCC .

4) Organisation des secours

Evolution des plans rouge, en particulier :

- mise en place de mesures de contrôle d'accès à la zone de recherche puis au site de l'accident,
- constitution immédiate et envoi rapide dans le polygone de recherche, puis sur le lieu de l'accident, d'un premier échelon spécialisé dans le traitement des polytraumatisés,
- information des centres de soins de la région,
- renforcement de la coordination entre la direction des recherches, celle des secours, et celle médicale des secours,
- vérification, mise à jour et périodicité des programmes de formation, calendrier des formations pour les personnels d'intervention et de secours.

5) Amélioration des équipements de bord d'avion pour la survie

Evolution des directives pour les constructeurs d'avions afin d'améliorer les équipements de bord pour la survie : cas des ceintures de siège par exemple.

6) Gestion de la communication

Avec le concours de professionnels de la communication et de psychologues, qu'en est-il de la gestion de la communication vis à vis des victimes, des proches des victimes, du public, des média.

7) Procédures administrative et judiciaire

Le retour d'expérience est fondamental afin d'améliorer. A cet égard qu'en est-il de l'évolution des règlements et textes administratifs aux niveaux :

- de l'Union Européenne,
- des Ministères français des Transports, de l'Intérieur, des Armées, de la Santé ...
- du contrôle des constructeurs d'avions,
- du contrôle des compagnies aériennes,
- des organismes de vérification de modalités de transports aériens comme la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile),
- de la concertation, avant élaboration des textes réglementaires, entre les constructeurs d'avion, les compagnies aériennes, les associations de consommateurs, aux niveaux au moins français et de l'Union Européenne.

Plus généralement, comment l'Etat et l'U.E. ont-ils amélioré leur exercice de tutelle sur :

- l'exploitation et le contrôle des avions, des compagnies aériennes,
- leurs propres organisations de fonctionnement entre leurs ministres (intérieur, transport ...) et/ou leurs commissaires.