



Le bulletin de l'association

N°286 avril 2016

ASSOCIATION DES AUDITEURS DE L'INSTITUT DES HAUTES ÉTUDES DE DÉFENSE NATIONALE EN MIDI-PYRENEES

Chers amis,

Pour ce premier éditorial, je souhaite prolonger ce que j'ai écrit dans ma lettre du 1^{er} mars en revenant essentiellement sur l'intérêt qu'ont les auditeurs IHEDN de Midi-Pyrénées de se regrouper au sein de leur association régionale. En d'autres termes, de tenter de définir ce qu'est, ou plus précisément ce que doit être, l'engagement d'un auditeur ou d'un membre associé de notre association en 2016.

A cette question je réponds tout d'abord que c'est prolonger l'action de l'Union-IHEDN qui nous fédère au plan national et celle de l'Institut qui nous a formé.

C'est ensuite participer autant que faire se peut aux activités qui constituent nos atouts : les travaux d'étude conduits très efficacement dans nos départements ainsi que les activités du Trinôme académique, qui mériteraient un investissement plus large tant les perspectives sont riches...

C'est enfin, savoir se positionner au bon niveau de réflexion et d'information en ayant le souci de se tenir informé et d'échanger pour pouvoir en permanence fournir des avis pertinents sur les sujets qui nous concernent et dont l'actualité présente de nombreux exemples, au plan national ou international.

Mais c'est aussi tout simplement être à jour de sa cotisation, participer aux assemblées régionales et aux réunions locales ; c'est en quelque sorte renouveler le contrat moral passé le jour de l'inscription dans une session, ou lors de l'intégration comme membre associé.

Le jour de ma prise de fonction j'ai recensé 483 adhérents, à peu près seulement la moitié sont membres actifs de l'AR19, si l'on considère que tous les auditeurs ne sont pas adhérents c'est trop peu. Faisons ensemble la démarche de rappeler leur engagement initial à ceux qui peu à peu se sont éloignés de nous, et celle de susciter de nouvelles vocations.

Vous trouverez par ailleurs, en page 2 une présentation du plan stratégique 20/20 que l'Institut vient de nous adresser et dont la deuxième partie décrit parfaitement ce que doivent être nos priorités : Nous ouvrir plus largement, en rayonnant vers un public plus large. Être identifié comme une communauté indispensable à la promotion de l'esprit de défense. Enfin, avoir la capacité de transmettre, grâce en particulier à notre domaine de prédilection que constitue le Trinôme académique.

Pour conclure sur ce thème, je souligne que rassemblement, cohésion et rayonnement seront les maîtres mots de mon action avec nos travaux d'études, notre Trinôme académique et nos conférences comme vecteurs.

Les récents attentats de Bruxelles, comme ceux de novembre ou de janvier 2015 marquent profondément la communauté nationale mais aussi désormais l'Europe. Cette crise sera longue, et sans développer plus avant, je pense que nous devons parfaitement trouver notre place dans les réflexions actuelles, comme ce fut le cas lorsque nous avons travaillé sur l'hypothèse de la création d'une garde nationale. En restant informés et en émettant des avis précis, pertinents et documentés nous remplirons parfaitement notre rôle.

Jean-Louis LEMMET
PRESIDENT de l'AR 19 – Midi-Pyrénées

LE PLAN STRATEGIQUE IHEDN 20/20

*Un institut plus ouvert, au centre d'une communauté IHEDN
au service de l'esprit de défense
et du renforcement de la cohésion nationale.*

❖ UN INSTITUT EN PHASE AVEC LES GRANDES ÉVOLUTIONS STRATÉGIQUES.

Depuis sa création, l'institut n'a eu de cesse de s'adapter aux évolutions de la politique de défense française. Au début de la décennie 2010, de nouveaux bouleversements affectent le champ de la défense et de la sécurité nationale. Ils s'ajoutent à d'autres évolutions structurelles de la scène nationale et sont à l'origine de la stratégie de rénovation de l'institut, "IHEDN 20/20".

❖ TROIS NOUVELLES PRIORITÉS OUVERTURE, COMMUNAUTÉ IHEDN, PÉDAGOGIE ET TRANSMISSION DES CONNAISSANCES.

• S'OUVRIR PLUS LARGEMENT

Accroître le rayonnement de l'institut en visant un plus large public.

• AGIR EN VÉRITABLE COMMUNAUTÉ DE L'IHEDN ET ARTICULER SON ACTION AVEC CELLES DES PARTENAIRES EXTÉRIEURS.

À l'horizon 2020, l'institut doit consolider une véritable communauté IHEDN, composée de trois acteurs aux rôles complémentaires, soudée et coordonnée.

• MIEUX FORMER ET DONNER LA CAPACITÉ DE TRANSMETTRE.

❖ MODERNISER ET RATIONALISER L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DE L'INSTITUT.

• RENFORCER LA CAPACITÉ DE PILOTAGE.

• RATIONALISER ET MUTUALISER LES FONCTIONS SUPPORT.

• METTRE EN PLACE DES MOYENS NUMÉRIQUES ADAPTÉS AUX MISSIONS DE L'INSTITUT.

❖ DISPOSER D'UNE INFRASTRUCTURE IMMOBILIÈRE RESTAURÉE ET PLUS REGROUPEE.



<http://www.ihedn.fr/?q=content/planstrat%C3%A9gique2020>

NOTRE PROCHAIN RENDEZ – VOUS

ASSEMBLEE GENERALE le samedi 09 avril 2016 à 09 h 00

Salle Alain BIDOU – Préfecture de région - Place Saint-Etienne à Toulouse

à 11h 00 conférence **"Concevoir et exercer l'influence : l'exemple de l'opération Sangaris"**
par le **général Éric BELLOT des MINIERES**, commandant de la 11^{ème} brigade parachutiste.

INSCRIPTION AU REPAS

NOM

Prénom

Participera au repas du **09 avril 2016**, au restaurant « **Si Bémol** » Place Dupuy à Toulouse.

Sera accompagné de personne(s).

Chaque participant réglera le montant de 29€ par personne directement à la direction du restaurant

Les réservations seront prises au bureau de l'IHEDN au 6, rue du Lt-colonel Pélissier case n°4 - 31000 Toulouse

Ou par téléphone à **Michel SALMON** (Tél. 05.61.59.76.74)

Attention : nous ne prendrons plus de réservation le matin de nos réunions.

ASSEMBLEE GENERALE DU 06 FEVRIER 2016

Notre dernière assemblée plénière a eu lieu le samedi 06 février à la préfecture. Après le mot d'accueil prononcé par Yves CABROL et la minute de silence à la mémoire de nos camarades décédés, la matinée s'est déroulée en deux temps :

- 09 h00 : Assemblée générale, rapport moral et bilan comptable de l'association par le secrétaire général et le trésorier, présentation du cinquantenaire.

- 11 h00 : Michel GUÉRARD Vice Président PRODUCT SAFETY OPERATIONS DU GROUPE AIRBUS
« La sécurité aérienne, enjeux et perspectives ».

PARTICIPANTS A L'ASSEMBLEE PLENIERE		THEMES D'ETUDES – AGENDA 2016
ALIQUOT Claude	GLEIZE Georges	<u>Thème National</u> : « Sécurité et Puissance ». <u>Thème de l'AR 19 - Midi-Pyrénées</u> : « Europe et Méditerranée : enjeux, alternatives, perspectives ».
ASTIÉ Michel	GLEIZE Nicole	
BEAUVOIS Marc	HUMBERT Michelle	
BERNADET Michel	JOLIVET Xavier	AGENDA 2016 • 24 mars CODIR • 09 avril : séance plénière • 08 juin : CODIR • 18 juin : séance plénière de clôture • du 29 août au 03 septembre : 97 ^{ème} "séminaire jeune" à Bordeaux - Clôture des candidatures le 11 juillet 2016. • 08 octobre : cinquantenaire de notre association régionale
BERNARD Jean-Baptiste	KHAZAL Marie-Claire	
BILBAULT Michel	KHOUNOUGOUS Anicet	
BILBAULT Solange	KONÉ Alain	TRINOME ACADEMIQUE activités planifiées pour le 1 ^{er} semestre
BLELLY Patrick	LAFFORGUE Bernard	
BOURGOIS Dominique	LAPLANE François	
BOUSQUET Bernard	LAVOILLOTTE Michel	Ariège : Rallye citoyen le 16 mai 2016 Concert Aveyron : Rallye citoyen à RODEZ le 3 mai 2016 Rallye citoyen à VILLEFRANCHE DE ROUERGUE le 6 avril 2016 Rallye citoyen à MILLAU le 19 mai 2016 Haute-Garonne : Rallye citoyen à TOULOUSE le 12 avril 2016 Concert le 30 mai 2016 Gers : Rallye citoyen à confirmer Lot : Rallye citoyen à confirmer le 6 avril 2016 Hautes Pyrénées : Rallye citoyen le 22 mars 2016 Tarn : Rallye citoyen les 4 et 5 avril 2016 Tarn et Garonne : Concert à confirmer
BOUSQUET Michel	LE BASTARD France	
BRAULT-NOBLE Françoise	LEFRANÇOIS Jean-Marie	
BRIDAULT Florent	LE GOFF Alain	
CABROL Yves	LEMMET Jean-Louis	
CHENEL Stéphane	LEVET Yvette	
COLARDELLE Jean	MARICHY Jean-Pierre	
CONTAL Jean-Marie	MASSOU Michel	
CROUAIL Bernard	MAZEL Robert	
CUTTIER Martine	NOËL Pierre-Alexandre	
DARNEY Thierry	OREGLIA Alexandre	
DELTOUR Didier	PECHAMAT Jacques	
De PELLEGARS Philippe	PECHIN Michel	
De VEYRINAS François	PREVOT Jean	
DILOY Christel	REME Jean-Michel	
DOUMERC Jean-Louis	PETRALI Sandrine	
DURAND Michel Joseph	ROSSI Régis	
DUSSAIX Jean-Pierre	SALMON Michel	
FERRAND Jean-Jacques	SAUTEREAU Anne-Marie	
FERRET Jean-Noël	SOUILLARD Paul	
FIDELLE-GAY Xavier	SURROCA Daniel	
FLECHER Dominique	TARABBIA Pierre	
FOLLIOT Nathalie	TAVARES Istilita	
FUVEL Jean-Yves	THADOME François	
GANNAC Michel	UNINSKI Claude	
GENDRE Jean-Pierre	VILLARD Pierre-Alain	
GIMENEZ Catherine	VISSIÈRES Mireille	
72 présents – 17 excusés		

PERMANENCE DE L'AR 19

La permanence de l'association se tient tous les lundis de 14 h à 16 h à l'Hôtel DURANTI - 3^{ème} étage
 au 6, rue du Lt-colonel PELISSIER - 31000 TOULOUSE - Tél/Fax : 05 61 22 78 13 mail : ihedn.ar19@orange.fr

Et n'oubliez pas de consulter régulièrement notre site internet : www.aa-ihednmidi-pyrenees.org

COTISATION 2016

La cotisation s'élève cette année encore à 40 euros.
 ABONNEMENT 2017 A LA REVUE DEFENSE 30 euros.
 A régler idéalement avant fin avril.

Comité Directeur

Bureau :

Suite à la démission du président Yves CABROL, le comité directeur a procédé à la mise en place d'un nouveau bureau pour l'année 2016.

Président :

Jean-Louis LEMMET (Toulouse 2007),

Vice président 1 :

Bernard BOUSQUET (Toulouse 2007),

Vice président 2 :

Stéphane CHENEL (Toulouse 2007),

Secrétaire général :

Florent BRIDAULT (La Rochelle 1990),

Trésorière :

Dominique FLECHER (Toulouse 1999).

Membres du comité directeur :

Marc BEAUVOIS (Bordeaux 2004),

Michel BERNADET (Toulouse 2013),

Yves CABROL (Toulouse 1992),

Thierry DARNEY (Bordeaux 2009),

David de GAINZA (Toulouse 2007),

Alain KONÉ (Toulouse 2013),

Bernard LAFFORGUE (Toulouse 2007),

Thierry NOEL (FMS 2014),

Michel ROQUEJEOFFRE (AA34),

Pierre-Alain VILLARD (Toulouse 1987).

Représentant des membres associés :

Jean Noël FERRET, chargé du centre de documentation et du site internet.

Délégué régional de l'ANAJ :

Georges-Emmanuel GLEIZE.

Conseiller du président, pour les questions militaires : Stéphane CHENEL.

Conseillers du président pour les questions économiques : Bernard BOUSQUET, Bernard LAFFORGUE.

Pilotage du Trinôme académiques : Alain KONÉ.

Pilotage des études et des travaux : Marc BEAUVOIS.

Voyages d'études : Edith COULOMB.

Présidents Honoraires : Anne-Marie SAUTEREAU, Jacques PECHAMAT.

Conseillers :

Michel SALMON, Paul SOUILLARD.

Cinquantenaire de notre association

Notre association fêtera son cinquantenaire le samedi 8 octobre 2016, ce sera une opération de cohésion majeure, un comité de pilotage travaille à sa préparation.

Programme prévisionnel :

Nous serons accueillis par le Conseil Régional

- 10h00 : présentation des activités et de l'histoire de l'AR, avec effort sur les activités des départements
- 11h30 : débat avec autorités
- 12h30 : buffet sur place
- 14h00 : conférences (conférencier civil et militaire) sur des thèmes à définir (citoyenneté, lien armées-nation, service civique, réserve ...)
- 18h00 : réception par le maire de Toulouse, salle des Illustres.

Soirée espace VANEL, Arche Marengo Médiathèque de Toulouse

- 20h00 : dîner assis-placés et soirée dansante

Rayonnement de l'association :

Exposition photo sur la vie de l'association.

Tous les auditeurs qui possèdent des photos marquantes de nos activités de ces 50 dernières années, sont invités à les communiquer au bureau où Robert MAZEL se propose pour assurer la collecte et le classement.

Réalisation d'un livre de prestige :

Un groupe de travail piloté par Jacques PECHAMAT prépare la réalisation d'un livre qui commémorera l'évènement. Comme pour l'exposition photo, ceux d'entre vous qui détiendraient des documents permettant d'illustrer des temps forts sur la constitution et la montée en puissance de notre association peuvent nous les confier pour mettre en valeur cet ouvrage collectif.

L'inscription définitive à cette journée se fera à partir d'un bulletin d'inscription à paraître dans le prochain bulletin

CONFERENCE du 09 avril 2016
Général Éric BELLOT des MINIERES
Commandant la 11^{ème} brigade parachutiste.

"Concevoir et exercer l'influence : l'exemple de l'opération Sangaris"



Marié, père de 4 enfants, le général de brigade (Terre) Éric Bellot des Minières est âgé de 51 ans.

Il intègre l'Ecole spéciale militaire de Saint-Cyr COETQUIDAN en 1984 (promotion général MONCLAR), puis choisit de servir dans l'infanterie.

Après une année de formation à l'Ecole d'application de l'infanterie de MONTPELLIER (1987 - 1988), il rejoint Calvi et sert au 2^e régiment étranger de parachutistes de 1988 à 1995 comme chef de section, officier adjoint et commandant de compagnie.

Durant cette période il participe aux opérations menées au Tchad (Epervier 1988-1989, Guépard 1990), à Djibouti (Godoria 1991, Iskoutir 1992, 1993), au Rwanda (Noroît, 1991-1992), en Somalie (Restore Hope, Oryx, 1992-1993), en République Centrafricaine (EFAO, 1994-1995). Il est promu capitaine en 1991.

En 1995, après une scolarité de 6 mois au diplôme d'état-major à Compiègne,

il prépare l'enseignement militaire supérieur du second degré comme instructeur de tactique à l'école des transmissions de Laval de 1995 à 1997. Il est promu au grade de chef de bataillon en 1996.

Elève à l'École nationale supérieure des techniques avancées de 1997 à 1999, il suit ensuite les cours du collège interarmées de défense (7^e promotion) à Paris de 1999 à 2000.

Promu au grade de lieutenant-colonel en 2000, il rejoint alors Calvi comme chef du bureau opérations et instruction du 2^e régiment étranger de parachutistes. Il participe alors à l'opération « Trident » au Kosovo (2001).

Entre 2002 et 2006, affecté à Paris au bureau systèmes d'armes de l'état-major de l'armée de Terre comme officier de synthèse de fonction, il conçoit et coordonne la réalisation physico-financière de l'équipement de l'armée de Terre dans le domaine de l'infanterie. Il est promu au grade de colonel en 2005.

En juin 2006, il rejoint le cabinet du ministre de la défense où il sert en tant qu'adjoint du « pôle activités emploi » puis comme adjoint de la cellule « préparation de l'avenir ».

De juin 2008 à août 2010, il commande le 2^e régiment étranger de parachutistes à Calvi avec lequel il est engagé en Afghanistan au cours du premier semestre 2010.

De septembre 2010 à juillet 2011, il est auditeur de la 60^e session du Centre des Hautes Etudes Militaires et de la 63^e session de l'Institut des Hautes Etudes de Défense Nationale.

De juillet 2011 à mai 2014, il sert à l'état-major des armées au sein de la sous-chefferie plans-programmes (division « cohérence capacitaire »). Il y occupe la fonction de secrétaire général des officiers de cohérence opérationnelle de 2012 à 2014.

Nommé général de brigade le 12 juin 2014, il est désigné pour prendre le commandement de la force Sangaris en République Centrafricaine le 17 juin.

Du 1^{er} août 2014 au 31 juillet 2015 il commande la 1^{ère} brigade mécanisée.

Le 1^{er} août 2015, il prend le commandement de la 11^e brigade parachutiste, les fonctions de commandant la base de Défense de Toulouse-Castres, de délégué militaire départemental de la Haute-Garonne et de commandant d'armes de la garnison interarmées de Toulouse.

Le général des Minières est officier de la légion d'honneur, officier de l'ordre national du mérite et titulaire de la croix de la valeur militaire.

RESUME de la conférence du 06 février 2016 :

« La sécurité aérienne, enjeux et perspectives »

par Michel GUÉRARD Vice-Président PRODUCT SAFETY OPERATIONS DU GROUPE AIRBUS

Le conférencier pose le problème en faisant le distinguo entre Sécurité et Sûreté.

La Sûreté couvre en quelque sorte tout ce qui est étranger au domaine de l'avion [acte délibéré, attentat, acte de guerre...]. Les accidents récents survenus dans le Sinaï ou dans les Alpes françaises en fournissent une illustration.

La Sécurité s'attache à maîtriser le risque d'accident au niveau le plus faible (proche de zéro), pour ce qui n'est pas de l'ordre de la Sûreté.

Lorsqu'on demandait à Bernard ZIEGLER (le père de l'Airbus A320) « Est-ce que c'est dangereux de voler ? », il répondait :

« Oui, et le faire à 800 km/h, c'est encore plus dangereux, et le faire à 10.000 mètres d'altitude, c'est dément, et quand on pense que tout cela se pratique au milieu de dizaines de tonnes de kérosène, on est dans la folie pure ! »

Cette anecdote donne une autre perspective du transport aérien. On en parle souvent comme d'une épopée historique, humaine, technique mais c'est aussi une extraordinaire illustration de risques maîtrisés. Et l'aventure n'est pas finie car elle se déroule dans un environnement extrêmement dynamique.

On peut considérer comme père de la sécurité aérienne le Général américain Henry TUNNER qui, en créant le pont aérien de Berlin au cours de la seconde guerre mondiale, a posé les bases du transport aérien sécurisé.

La sécurité aérienne est d'un enjeu majeur car elle conditionne le développement du transport aérien et de l'économie qui en dépend. A moindre échelle, elle peut mettre en cause la survie d'un constructeur (tel fut le cas de McDonnell Douglas après une série d'accidents impliquant des DC10) ou d'une compagnie aérienne.

Elle peut également aboutir en cas de carence grave, à la mise à l'index de certains pays.

*

1 - Quels sont les éléments d'appréciation de la sécurité aérienne ?

La sécurité aérienne étant un critère majeur, elle doit être gérée et cette gestion dépend de mesures. Des statistiques sont établies en divisant le nombre d'accidents par le nombre de vols sur la même période.

Ce n'est en effet pas la durée de vol qui est le paramètre pertinent d'appréciation mais le nombre de cycles (un cycle = phase de décollage et d'atterrissage).

L'étude des statistiques liées aux accidents permet de distinguer 4 générations successives d'appareils :

- 1^{ère} génération composée des premiers jets (années 50 : Caravelle, Boeing 707, DC8, Comet...). Ces avions ne volent plus désormais.*
- 2^{ème} génération avec des automatismes plus avancés (milieu des années 60 : A300, B727, DC9, DC10,) ... Quelques appareils volent encore.*

- La 3^{ème} génération (années 80) englobe les avions aux automatismes poussés, dotés d'écrans cathodiques et dont la navigation est assistée par des systèmes de gestion automatique, limitant ainsi la charge de travail des équipages (exemple A310, MD11, B747-400...).

- 4^{ème} génération concerne les avions à commandes de vol électriques, dont le domaine de vol est « protégé » (protection d'attitude : incidence et roulis, protection vitesses et facteur de charge). Tous les Airbus depuis l'A320 (1988) et la plupart des appareils récents des autres constructeurs appartiennent à cette génération.

Un gain sensible de sécurité est observable d'une génération à la suivante grâce à des évolutions technologiques.

On arrive ainsi à un taux d'accident de l'ordre de 10^{-7} pour les avions de 4^{ème} génération (1 accident pour 10 millions de vols), cette génération d'avion

se généralisant progressivement par arrêt d'activité des générations précédentes.

Il convient néanmoins de prendre en compte des paramètres complémentaires dans la lecture objective des statistiques. Le nombre d'accident est désormais si bas que des variations significatives peuvent apparaître en comparant deux années entre elles. Les taux d'accidents s'analysent typiquement sur des périodes glissantes d'une dizaine d'années afin de suivre des tendances. D'autre part, les taux d'accidents concernant des avions de générations anciennes se doivent d'être relativisés car les coûts de réparations deviennent rapidement prohibitifs par rapport à la valeur résiduelle de l'avion (le ferrailage de l'avion suite à un incident est alors comptabilisé comme un accident) à la différence d'un appareil récent subissant le même évènement.

2 - Quels sont les types d'accidents rencontrés :

3 grands types d'accidents sont répertoriés :

- Le vol piloté dans le relief. Ce type d'accident a pratiquement disparu. L'origine de tels accidents implique une erreur d'altimétrie ou de navigation dans des conditions de visibilité souvent mauvaises. Tous les appareils sont aujourd'hui obligatoirement équipés de systèmes (GPWS ou EGPWS) annonçant au pilote l'approche du relief et permettant de réagir rapidement pour corriger la situation.
- La perte de contrôle. Ce type d'accident est désormais peu fréquent et est appelé à disparaître grâce à la généralisation progressive de la protection de l'enveloppe de vol.
- La sortie de piste. Les causes en sont souvent de nature opérationnelle (approche trop haute et trop vite) et peuvent conduire à un arrêt de l'appareil au-delà de la fin de piste. Des systèmes très récents permettant la mesure des énergies potentielle et cinétique de l'avion en phase d'approche finale permettent d'évaluer la quantité d'énergie qu'il faudra dissiper sur la longueur de piste disponible. Les derniers avions A350 et A 380 peuvent être équipés de tels instruments permettant de comparer cette énergie avec la limite fonction de la longueur de piste et des conditions d'adhérence pour informer l'équipage si une remise de gaz devient

nécessaire. Ce type de systèmes est appelé à se généraliser dans l'avenir.

3 - La sécurité :

Elle est donc un système complexe à gérer qui impacte de nombreux acteurs incluant le constructeur, la compagnie aérienne, les instances de l'autorité aérienne et du contrôle aérien. D'abord il s'agit d'avoir un avion sûr et qui soit correctement entretenu. Le reste obéit à des normes plus ou moins contraignantes selon le niveau requis. Ces normes sont équivalentes pour l'Europe et l'Amérique du Nord, mais peuvent différer cependant pour d'autres pays.

La sécurité ne peut réellement progresser que si tous les maillons de cette chaîne avancent ensemble.

Aujourd'hui la problématique a bien évolué : les cycles de vie des avions s'allongent et les cadences de production augmentent régulièrement (de 200 caravelles construites sur plusieurs années on produit aujourd'hui chez Airbus plus de 600 avions/an dont 400 A320).

En parallèle le temps de formation des pilotes diminue. Actuellement, environ 12 000 pilotes doivent être très vite formés chaque année pour satisfaire la demande. Dans certaines compagnies, le nombre d'heures de vol consacrées à la formation initiale est passé de 250 à 160 heures. On est arrivé à un seuil minimum au dessous duquel il ne faut pas descendre même si les avions sont plus faciles à piloter.

De nouvelles zones voient le trafic aérien augmenter très rapidement sans avoir nécessairement une culture de sécurité bien enracinée.

Ce sont aujourd'hui les problématiques essentielles qui se posent pour les années à venir en termes de sécurité.

4 - Le rapport enquête accident :

Il est établi sous la responsabilité d'un enquêteur en charge suivant les provisions contenues dans l'Annexe13 de la convention de l'OACI. Cette annexe définit les droits et devoirs des états membres de l'OACI en matière de conduite d'enquête accident.

C'est le document le plus important à analyser dans le cadre d'un accident car il a pour objet d'établir les faits et de conduire l'analyse permettant de comprendre ce qui s'est passé. L'analyse systématique du contenu des boîtes

noires, lorsqu'elles sont exploitables, des actions équipages et notamment de la coopération dans le cockpit, afin de prendre en compte le paramètre humain permettent généralement de comprendre l'évènement très finement et d'apporter les améliorations nécessaires. Pour certaines régions géographiques plus dangereuses que d'autres (climats de mousson ou zone montagneuses notamment), ces mauvaises conditions combinées à une carence d'infrastructures d'aide à la navigation peuvent rendre la navigation à vue en phase finale plus difficile. Le rapport d'enquête visera à préconiser des améliorations d'infrastructures dans ces régions.

A titre d'anecdote, un pays comme l'Australie qui n'a pas de montagnes, où il fait toujours beau rend les conditions de navigation plus faciles qu'au Népal où la présence de très hautes montagnes rendra la navigation plus dangereuse.

5 – Quelles sont les perspectives :

Pour certains pays, les marchés sont matures et peu d'évolutions dans le système aérien sont attendues (Europe, Etats-Unis, Canada, Australie). Dans d'autres pays et notamment certains pays d'Asie ou du moyen Orient, le poids des hiérarchies reste fort et peut impacter dans certaines conditions la sécurité de ces vols : « On ne critique pas un commandant de bord ». Dans les pays émergents, tout va souvent très vite et il y a carence en pilotes. Un problème se posant dans certains de ces pays est celui des pilotes « fantômes » : certains pilotes payent non seulement leur qualification mais aussi les premières centaines d'heures de vols dans une compagnie auprès d'un pilote plus chevronné, afin de pouvoir prétendre être embauchés (en général ailleurs fort de l'expérience qu'ils revendiquent alors). Au bout d'environ 6 mois lorsqu'ils ont terminé leur formation, c'est un autre élève pilote qui prend la place pour les mêmes raisons et ainsi de suite. Ces facteurs, combinés à des autorités locales généralement faibles et peu expérimentées conduisent à des besoins de

coopération internationale pour aider ces pays dans leur période de transition.

6 - Conclusion :

Le système de la sécurité aérienne est remarquablement performant, grâce en particulier à des évolutions technologiques continues sur les cinquante dernières années, et ayant permis d'atteindre des taux d'accident aériens exceptionnellement bas.

Mais il peut être fragilisé. Rien n'est jamais acquis et il n'y a pas de recettes simples, beaucoup reste à inventer !

La sécurité aérienne est intimement liée à des considérations de développement économique, ressources financières, maturité des autorités, cultures de sécurité ...

Les pays qui naissent à l'aviation, avec un développement parfois fulgurant doivent être accompagnés. L'objectif étant de promouvoir une culture universelle de sécurité, prenant nécessairement en compte certaines spécificités régionales pour en garantir le succès.

Ne pas se tromper de cible : « Aucun pays ne doit rester à la traîne ! ».

Questions :

- Un avion vendu est-il conditionné en matière de sécurité ?

Il ne s'agit pas de vendre un avion avec de préférence de bonnes marges, mais il faut en vendre beaucoup.

Si le client a besoin d'aide, il faut l'aider.

Le rôle d'un constructeur est de rassembler toutes les informations nécessaires pour s'assurer que son produit est opéré dans les meilleures conditions de sécurité, en fournissant de l'aide quand elle est nécessaire.

- Vol Rio/Paris?

L'instruction n'est pas encore terminée.

- Quid de l'avion de la Malaysian Airlines ?

A ce stade, aucune hypothèse ne peut être strictement écartée...

(Notes prises par Florent Bridault amendées par le conférencier).