

## **Procès AF447 Rio – Paris**

Résumé de la semaine du 10 au 13 octobre

### **Lundi 10 octobre**

Premier jour d'audience.

Le Président directeur général d'Airbus, Guillaume FAURY et la directrice générale d'Air France, Anne RIGAIL, sont venus à la barre afin que leur soit lus les motifs (les charges) pour lesquels les deux entreprises sont renvoyées devant le tribunal correctionnel. Les noms des 228 passagers ont été lus par le tribunal devant eux.

La présidente a ensuite procédé à la lecture d'un rapport synthétisant les différentes étapes judiciaires du dossier, depuis l'ouverture de l'instruction jusqu'au renvoi devant le tribunal correctionnel de Paris.

Les représentants d'Airbus et d'Air France sont ensuite venus faire une déclaration à la barre. Ils ont fait part de leur profonde compassion / empathie à l'égard des familles de victimes et ont indiqué n'être nullement responsables pénalement de l'accident.

Les parties civiles n'ont pas réagi à l'intervention de Mme RIGAIL mais ont réagi violemment au discours tenu par M. FAURY (Airbus). L'association a jugé ces propos (de soutien soudain) honteux et déplacés après 13 ans de silence.

M. FAURY a énuméré différents chiffres lors de son intervention (nombre de passagers volant sur airbus chaque jour dans le monde, etc.) afin de venir appuyer le fait qu'Airbus est un constructeur fiable dont la sécurité est au centre de ses préoccupations, tendant à laisser penser que ces 228 passagers disparus ne représentent finalement « rien » au regard du nombre de passagers arrivant à « bon port » chaque jour.

M. FAURY a évoqué la peine ressentie par les familles de victimes en faisant le parallèle avec sa propre peine liée à la perte d'amis, de collègues dans des crashes antérieurs, ce que l'association a également jugé d'extrêmement déplacé à l'égard de celles et ceux qui ont perdu un enfant, une sœur, un conjoint ...

### **Mardi 11 octobre**

Le tribunal a fait venir à la barre les enquêteurs de la gendarmerie du transport aérien intervenus dans les investigations :

- Xavier MULOT, ancien directeur de la section de recherches de la gendarmerie des transports aériens. Il a retracé la mise en place de la cellule d'enquête dédiée dans les heures qui ont suivi l'annonce de l'accident.

M. MULOT a indiqué que bien que l'avion eût certes subi des incidents dans le passé, il était en parfait état d'après les rapports de maintenance. Le dernier contrôle avait été réalisé en avril 2009.

M. MULOT a expliqué que compte tenu de l'absence de l'épave jusqu'en 2011, d'autres méthodes de travail pour déterminer les causes de l'accident ont dû être utilisées, notamment basées sur les messages de maintenance automatique envoyés par l'avion (ACARS). Celles-ci ont très vite orienté les recherches vers la formation de glace sur les sondes Pitot, qui « *ont joué un rôle décisif dans l'accident* ». Un type d'incident qui s'est produit, selon lui, 18 fois chez des opérateurs français entre

janvier 2007 et juin 2009, principalement chez Air France. Ainsi, il mentionne le témoignage d'un copilote qui a vécu une situation identique. Selon M. MULOT, ce dernier a déclaré que sa survie était due au fait « *qu'il n'avait rien touché et qu'il s'était juste assuré de garder sa vitesse* » jusqu'à ce que les indications reviennent.

Concernant l'équipage de l'AF447, M. MULOT a déclaré que chacun était à jour de ses qualifications, avec des observations très satisfaisantes et une manière de travailler qualifiée comme répondant à « la norme » (ce qui est positif en aéronautique) par leurs pairs.

Les avocats de l'association ont interrogé M. MULOT sur la recherche des sondes pitot qui n'ont pas été remontées alors même que d'autres éléments de taille plus ou moins équivalente (tels que les calculateurs, sondes d'incidence, etc.) l'ont été. Pourquoi n'ont-elles pas été retrouvées ? Ont-elles été suffisamment et bien cherchées ?

M. MULOT a répondu sur ce point en disant qu'il n'avait pas l'information. Il a indiqué « *qu'il y avait une dispersion des éléments sur des milliers (?) de kilomètres et que de toute façon, même si on les avait retrouvées, elles auraient été en mauvais état* ».

L'association déplore cette réponse. Cette même question sera posée de nouveau aux représentants du BEA qui viendront à la barre dans quelques jours.

Après les questions du tribunal, des parties civiles et du parquet, les avocats de la défense ont demandé à M. MULOT de souligner la pleine participation d'Air France et d'Airbus aux investigations et la volonté de chacune des entreprises de comprendre ce qu'il s'était passé.

- André RIVET

Ce témoignage de courte durée (5 minutes) n'a pas eu d'intérêt particulier et n'a suscité aucune question de la part du tribunal, du parquet, des parties civiles ni de la défense.

- Michel THOMMERET, docteur en géologie marine à l'université Paris 6. Il a participé au développement de la recherche en mer en interaction avec le BEA.

M. THOMMERET avait exprimé à l'époque des recherches en mer des réserves quant à la conservation des résultats obtenus par le BEA, alors qu'aujourd'hui il fait état d'une bonne communication avec lui.

Il a souligné que les recherches sous-marines avaient été réalisées « *dans les règles de l'art* » et ce malgré les difficultés à travailler à de si grandes profondeurs (3900 mètres) et un terrain très accidenté.

Les avocats de l'association ont interpellé M. THOMMERET sur le fait que les recherches en mer avaient démarré à des milliers de kilomètres du dernier point de contact de l'appareil et ont demandé des explications à ce sujet en s'étonnant du fait que les recherches n'aient pas démarré au plus près du dernier point de contact.

M. THOMMERET a répondu qu'il ne se rappelait malheureusement pas la raison pour laquelle la décision de procéder ainsi avait été prise.

L'association a été très surprise de cette réponse. La même question sera à nouveau posée aux représentants du BEA qui interviendront prochainement.

- Régis SUREL (absent)
- Franck MARESCAL (absent)

## **Mercredi 12 octobre**

Le premier collègue d'experts ayant produit le 1<sup>er</sup> rapport d'expertise publié en 2012, il a été appelé à la barre afin de présenter son travail. Ce collègue était composé de cinq personnes : Alain DE VALENCE DE MINARDIERE, Hubert ARNOULD, Michel BEYRIS, Eric BRODBECK et Charles MAGNE (décédé depuis).

Nous avons été surpris de voir le groupe se diviser au moment de son intervention. Après s'être brièvement présentés, M. BRODBECK, M. BEYRIS et M. DE VALENCE DE MINARDIERE sont rapidement revenus à leur place, laissant ainsi M. ARNOULD intervenir seul à la barre. Celui-ci a alors présenté le travail qu'il avait mené dans le cadre de cette expertise.

C'est avec une grande incompréhension que nous avons suivi le déroulé de l'exposé de M. ARNOULD dont le contenu n'était pas représentatif du rapport rendu par le collège en 2012. En effet, M. ARNOULD a fini par conclure que selon lui, les pilotes étaient seuls responsables de l'accident qui aurait pu être évité si l'équipage avait décidé de se détourner de la zone orageuse et si le commandant de bord n'était pas allé se coucher. Il a par ailleurs insisté largement sur le fait que les sondes pitot n'étaient donc pas la cause, selon lui, de l'accident.

Il faut rappeler que le premier rapport concluait de façon évidente à un accident causé par le gel des sondes pitot, en précisant qu'en changeant au moins une sonde sur les trois, l'accident n'aurait vraisemblablement pas eu lieu. La conclusion de M. ARNOULD était donc strictement opposée à celle du rapport du collège.

Après les questions du tribunal à M. ARNOULD, les avocats de l'association ont rapidement porté l'attention du tribunal sur cette incohérence flagrante en relevant que M. ARNOULD avait signé le rapport au même titre que les autres experts et que par conséquent ce dernier, prônant un avis totalement différent, devait quelques explications aux différentes parties présentes.

Les avocats de l'association ont également soulevé le fait que M. ARNOULD avait quitté le collège d'experts en octobre 2011 soit 9 mois avant la remise du rapport final.

M. ARNOULD a indiqué qu'il avait quitté le collège quelques mois avant la remise du rapport car sa mission était terminée. Il a également confirmé avoir bien signé le rapport d'expertise mais a maintenu devant le tribunal que pour lui, les sondes pitot n'étaient pas la cause du drame et que celui-ci avait été causé par la seule faute des pilotes.

Les avocats des parties civiles ont enfin interrogé M. ARNOULD sur sa qualité de pilote de ligne en rappelant que ce dernier avait été recruté au sein du collège d'experts en tant qu'ingénieur mécanicien pour travailler sur le volet « navigabilité ». M. ARNOULD a répondu qu'il pilotait des petits avions privés.

Les avocats ont conclu en indiquant que M. ARNOULD n'étant pas pilote de ligne et ayant eu la mission de travailler sur l'unique point de la navigabilité de l'appareil, n'était pas légitime à donner son avis sur d'autres points en lien avec l'accident ; il avait donc en allant jusqu'à donner cet avis strictement personnel, outrepassé sa fonction.

Les avocats de la défense n'ont de leur côté posé aucune question à M. ARNOULD.

## **Jeudi 13 octobre**

Le tribunal a débuté la séance en indiquant qu'après réflexion, il avait décidé de donner favorablement suite à la demande des parties civiles concernant l'audition de l'enregistreur de vol (CVR ou « Voice Recorder »). La présidente a précisé qu'il serait entendu lundi 17 octobre dans le cadre d'un huis clos et que par conséquent, seuls les avocats et les familles de victimes auront le droit de rester dans la salle d'audience.

Les autres membres du collège d'experts, Alain de VALENCE DE MINARDIERE, Eric BRODBECK et Michel BEYRIS ont procédé ensuite à la présentation de leur travail effectué dans le cadre de l'expertise diligentée au cours de l'instruction dont le rapport est paru en juillet 2012.

Pour rappel, ce premier collège d'experts avait pointé du doigt que « *le déficit d'informations aux équipages concernant le givrage des sondes était contributif de l'effet de surprise* ». Il évoquait aussi les procédures d'urgence inadaptées, mentionnant que celle requise lors du givrage des sondes (IAS Douteuses) « *bien qu'adapté à la situation était inadéquate au vu des symptômes perceptibles* ». Le rapport faisait également état des « *incidents de perte d'indications de vitesse depuis 2004* » qui n'ont pas été suivis d'effets.

Les questions ont ensuite été posées aux 3 experts par le tribunal, les avocats des parties civiles, le parquet et les avocats de la défense.

Le tribunal a soulevé de nombreux points pertinents et la précision des questions posées laisse à penser que la présidente et ses assesseurs ont une très bonne connaissance du dossier.

Les questions des avocats des parties civiles sont venues compléter les différents points abordés par le tribunal.

De façon générale, la présentation des experts est restée fidèle à leur rapport rendu en 2012. Néanmoins, nous avons pu observer que les experts se sont montrés extrêmement modérés dans leurs propos.

NB : Me DE MONTBRIAL, avocat de l'association YOP a demandé aux experts de se positionner sur la question « *Cet avion était – il rattrapable ? L'accident pouvait-il être évité ?* ». Après quelques secondes de concertation, les trois hommes ont fini par répondre « qu'il n'était pas possible pour eux de répondre à cette question ».