



**AF 447**

**Le Procès en Appel**

*Alter*  


Aujourd'hui, vient de s'ouvrir le procès en appel de l'AF447.

Comme le rappelle la Présidente de la cour, ce procès se tient dans la prestigieuse salle de la cour d'appel de Paris qui a vu nombre de procès célèbres. Elle salue les familles des victimes présentes à cette audience, indique que la cour tient à leur faire part de sa très profonde compassion et évoque le respect de la cause de chacun. Elle cite les 228 victimes, dont 216 passagers, 9 membres d'équipage PNC, 1 commandant de bord et 2 copilotes.

Anne RIGAIL, citée à la barre pour une déclaration générale, fait également part de sa compassion pour les familles des victimes et souligne que *« cette date est une immense douleur. Le souvenir ne m'a jamais quitté. Air France n'oublie pas et n'oubliera jamais »*. Mais elle réaffirme la position constante de la compagnie : *« Air France maintiendra qu'elle n'a pas commis de faute pénale. »*. Le délégué d'Air France durant le procès sera Pascal WEIL.

De la même façon, Guillaume FAURY indique prendre la parole avec peine et gravité *« C'est important pour moi et nous tous chez Airbus. [...] Notre mission dans le transport aérien c'est que les hommes et femmes qui montent dans un avion se posent en sécurité à la fin du vol. L'accident du Rio Paris est une tragédie [...] Chaque matin [lorsque je me réveille], je stresse qu'il ait pu y avoir un autre accident comme celui-là. On ne peut pas changer le passé. Mais on doit en apprendre le plus possible. C'est comme cela qu'on progresse vers l'objectif permanent du zéro accident »*. Lui aussi maintient la position d'Airbus : *« après des années d'analyse, en conscience, nous ne reconnaissons pas les charges qui nous sont reprochées »*.

Le délégué d'Airbus durant le procès sera Christophe CAILLE.

La présidente rappelle que la société Air France a déjà été condamnée au pénal [dans d'autres dossiers]. Quant à Airbus, elle n'a jamais eu de condamnation pénale.

Elle énumère le nom de chacune des parties civiles qui a fait appel du jugement de première instance. Outre les proches et familles des victimes, les syndicats ayant fait appel sont ALTER, le SNPNC, le SNPL, la CFDT et l'UNSA. Le SPAF a fait appel

uniquement à titre incident et non principal comme les autres parties civiles.

Par la suite, la présidente rappelle le déroulement des 16 dernières années, avec ses rebondissements dont l'annulation d'une 1<sup>ère</sup> contre-expertise, puis déroule le vol en faisant sienne de nombreux passages du rapport du BEA ainsi que des conclusions des experts et contre-experts, pour conclure :

**« Ce que l'on peut dire de cet équipage c'est qu'il s'est battu jusqu'au bout. Il a fait tout ce qu'il a pu pour récupérer cet avion. Nous ne sommes pas là pour dire un tel ou un tel a mal fait. Nous sommes là pour déterminer si au sens de la loi des fautes ont été commises. »**

Le Colonel Xavier MULOT, qui était le directeur d'enquête SRGTA, déroule son enquête et sur une question d'un avocat concernant le « repêchage » des 153 corps, il précise qu'à la suite de cette enquête, et de ce dernier fait, il avait demandé à changer d'affectation.

Dans les conclusions de l'enquête, il souligne à plusieurs reprises que *« concernant la formation à la situation IAS DOUTEUSE, [pour les pilotes du vol AF447] et pour l'ensemble des pilotes de la compagnie, aucune procédure s'agissant d'une formation n'avait été mise en place avant l'accident. Cela a été mis en place a posteriori »*. Il insiste également fortement sur le point suivant : *« [pour] la chaîne de transmission des problèmes d'IAS DOUTEUSE, il y avait une perte en ligne importante, qui n'était pas rapportée à l'EASA »*. En effet, sur les 18 ASRs portant sur des défauts de vitesse, seul 5 avaient été remontés dans la base de données ECCAIRS de l'EASA. L'avocate d'Air France précise que ce n'est pas le fait d'Air France qui avait transmis chacun des ASRs à la DGAC. En tout état de cause, selon le directeur d'enquête cela a empêché l'EASA d'avoir une juste conscience de la récurrence du phénomène. Il insiste également sur la « logique commerciale » qui a conduit Air France, équipant l'ensemble de ses avions avec des sondes Thalès, à faire modifier le montage pour ses A330, prévus par défaut avec des sondes Goodrich, par des sondes Thalès AA. Air Caraïbes sera également évoquée pour rappeler que la compagnie avait remplacé ses sondes Thalès AA par des sondes BA dès la survenance des 2 premiers événements durant l'été 2008. Ce remplacement fut effectif en septembre 2008.