

Vol Rio-Paris : les familles des victimes craignent de voir Airbus échapper à un procès

samedi 6 octobre 2018, par [Thémis](#)

Le rapport définitif de contre-expertise judiciaire, remis aux juges d'instruction, tend à dédouaner un peu plus le constructeur.

Neuf ans après l'accident du vol Rio-Paris, le rapport définitif de contre-expertise judiciaire tend à dédouaner un peu plus Airbus et met à nouveau l'accent sur la responsabilité des pilotes, suscitant l'indignation de familles des victimes qui craignent de voir le constructeur échapper à un procès. Les conclusions de ce rapport du 24 septembre, dont ont notamment eu connaissance l'Agence France-Presse et le Parisien, ont été remises aux juges d'instruction du pôle accident collectif à Paris, qui ont repris en main cette instruction dans laquelle Air France et Airbus ont été mis en examen en 2011 pour « homicides involontaires ».

Le rapport définitif reprend en grande partie la version provisoire remise en décembre 2017, qui avait déjà suscité l'incompréhension chez les proches des victimes. « Airbus a disparu des écrans radars », a dénoncé Danièle Lamy, présidente de l'association Entraide et Solidarité AF447 qui regroupe quelque 360 proches des victimes.

Le 1er juin 2009, le vol AF447 s'était abîmé dans l'océan Atlantique, tuant les 228 personnes à bord. Point de départ de la catastrophe ? Le givrage en vol de sondes Pitot, qui a conduit à un dérèglement des mesures de vitesse de l'Airbus A330 et désorienté les pilotes.

L'équipage mis en cause

Le rapport final réaffirme que la « cause directe » de l'accident « résulte des actions inadaptées en pilotage manuel » de l'équipage. « Le pilotage manuel a été imposé par la déconnexion du pilote automatique consécutive au givrage momentané des sondes », écrivent les trois experts, reprenant leur formulation initiale en y ajoutant l'épithète « momentané ». Ces sondes, qu'Airbus avait modifiées après l'accident, sont pourtant un élément clé de la bataille judiciaire que se livrent la compagnie aérienne et le constructeur.

Parmi les causes indirectes, les experts avaient aussi relevé « l'ambiguïté du classement de la procédure Stall », l'alarme de décrochage mal interprétée par les pilotes, dans la documentation d'Airbus et d'Air France. Ils soulignent désormais que « ce classement était cependant validé par la DGAC » (Direction générale de l'aviation civile), exonérant ainsi en partie les deux sociétés.

« Les actions des pilotes étaient conformes à la situation présentée par des écrans confus et des alarmes erratiques », estime pour sa part l'association, qui réclame un procès pour que soient déterminées « les responsabilités d'Airbus et d'Air France ».

Rendue en 2012, une première expertise avait mis en exergue à la fois des défaillances de l'équipage et des problèmes techniques ainsi qu'un déficit d'information des pilotes en cas de givrage de ces sondes malgré une recrudescence d'incidents antérieurs signalés à Airbus. Ce premier rapport, « beaucoup plus complet » et « réalisé après une reconstitution du vol » contrairement aux autres, est toujours au dossier, s'était félicité en janvier Me Alain Jakubowicz, un des avocats de l'association. Il avait aussi pointé du doigt la difficulté à choisir des experts indépendants dans le « monde confiné » de l'aéronautique.

Les familles dans l'attente d'un procès

« Air France ne peut pas souscrire aux conclusions de ce nouveau rapport qui conduisent notamment à la mise en cause sévère de l'équipage disparu », a fait valoir la compagnie dans une déclaration. Affirmant qu'elle « aura toujours à cœur de défendre la mémoire de son équipage », Air France « formulera prochainement ses observations auprès des juges d'instruction ».

L'enquête, close en 2014, avait dû être relancée après l'annulation, un an plus tard, de la première contre-expertise. Des proches des victimes et Air France l'avaient attaquée devant la cour d'appel, la jugeant biaisée en faveur du constructeur. Après « bientôt dix années d'attente », « seul un tribunal pourra rendre justice aux 228 victimes », écrit l'association, qui demande que les juges d'instruction organisent une réunion des parties civiles avec les experts judiciaires.

Le Syndicat national des pilotes de lignes (SNPL) souhaite quant à lui « qu'un débat contradictoire puisse s'engager entre les experts ayant déposé les deux rapports successifs devant le tribunal ». Le syndicat « n'entend pas laisser s'imposer une vision simpliste selon laquelle l'erreur de l'équipage serait la première raison de cet accident », fait-il valoir dans un communiqué, « tous ceux qui travaillent à la sécurité du transport aérien savent qu'un accident a toujours de multiples causes ».

Source : Le Monde

Auteur : La Rédaction

Date : 06/10/2018