



Entraide et Solidarité AF447

Association Loi 1901 (Siret : 517 490 728 00014 - APE : 9499Z)

Maison des Associations, 22 rue Deparcieux - BAL 91-75014 Paris

Tél. : : +33 6 10 88 31 82

Courriel : Entraide@asso-af447.fr

Site Web : www.asso-af447.fr

Président : Robert Soulas

Paris le 22 septembre 2012

Chers adhérents,

Je souhaiterais tout d'abord vous remercier de votre présence à cette Assemblée Générale et du soutien que vous apportez à l'Association.

Nous sommes aujourd'hui rassemblés pour faire le point sur les faits significatifs de cette année écoulée depuis notre dernière rencontre le 24 septembre 2011.

Ces 12 derniers mois ont été essentiellement marqués par la diffusion du rapport final du BEA et par les conclusions du rapport judiciaire. Des incidents médiatiques ont encore perturbé le bon déroulement de l'enquête technique.

En préambule, je souhaiterais vous rappelez brièvement les objectifs de l'Association, inscrits dans nos statuts :

- Rassembler les familles des victimes de l'accident de l'AF447.
- Apporter un soutien à ces familles.
- Contribuer à la recherche de la vérité sur les causes de l'accident et à la sanction des responsabilités éventuelles en justice.
- Aider à obtenir une juste indemnisation des préjudices subis.
- Aider à entretenir et perpétuer la mémoire de cet accident et des personnes disparues.
- Engager ou participer à toute action permettant l'amélioration de la sécurité du transport aérien.
- Contribuer à l'amélioration de la prise en charge et de l'accompagnement des familles de victimes.

A- Représentativité et activités de l'Association

Au 22 septembre 2012, l'Association rassemble un total de 308 membres, incluant les familles de victimes bien sûr, mais également des proches, des amis et des sympathisants.

74 victimes de toutes nationalités sont aujourd'hui représentées.

Malgré cette représentativité, nous regrettons toujours le nombre relativement modeste d'adhérents. Nous renouvelons notre souhait de voir l'Association encore plus représentative en terme d'adhérents, afin qu'elle puisse peser davantage encore sur les autorités.

De même, le renouvellement des adhésions ne doit pas être négligé car c'est une des rares sources d'accroissement des revenus de l'Association. Nous rappelons que nous ne recevons aucune subvention de la part de l'Etat et que nous ne pouvons pas nous permettre d'obérer l'obtention de ressources.

Les 30 et 31 novembre 2011, Laurent Lamy a participé au nom de l'Association au colloque organisé par la DGAC et intitulé « Les pilotes face à l'imprévu ». Un compte-rendu a été diffusé sur le site.

Le 20 janvier 2012, nous avons participé à une conférence débat sur le thème « sécurité aérienne : quoi de neuf depuis 20 ans ? » à Strasbourg, colloque organisé par l'association ECHO de l'accident du Mont Saint Odile. Le Président a ensuite représenté l'Association à la commémoration sur les lieux du drame, vingt années après.

Le 14 mars 2012, nous avons engagé un référé auprès du Tribunal de Paris afin de différer l'émission de France Télévisions « pièces à conviction » après la fin des enquêtes. Malheureusement sans succès puisque l'émission a été diffusée le lendemain.

Enfin, nous nous sommes rapprochés d'autres associations de familles de victimes d'accidents aériens (Charm El Sheikh/Egypte, West Caribbean/Vénézuéla , Phuket/Thaïlande, Mont St Odile/Strasbourg) pour interpeller les candidats à la dernière élection présidentielle par une lettre ouverte sur la sécurité aérienne en France. Nous espérons que le PIA (Projet Inter Associations) permettra des développements tant sur le plan national qu'international afin de contribuer à l'amélioration de la sécurité aérienne en France.

B- Rassemblement et soutien aux familles

Si l'objectif premier de notre Association est le rassemblement et le soutien du plus grand nombre, la dispersion géographique des familles rend cet objectif difficile. Nous ne pouvons qu'intervenir en tant qu'intermédiaire auprès d'Air France ou des autorités pour la résolution de certains problèmes. Nous n'avons d'ailleurs reçu que très peu de demandes personnelles au cours de l'année écoulée, pourtant jalonnée de moments difficiles avec les résultats d'identification des corps de nos proches et leur restitution.

Nous sommes intervenus auprès d'Air France pour les problèmes de remboursement de frais de sépulture, de frais de déplacement liés aux obsèques. Nous sommes également intervenus auprès des autorités pour résoudre un problème de crémation.

Nous rappelons que le différentiel frais d'obsèques / forfait attribué par AXA Assistance doit être inscrit dans les indemnités.

Les juges d'instruction ont réuni les familles « parties civiles » les 5 octobre 2011 et le 10 juillet 2012.

Nous réitérons notre souhait de dialogue accru entre les adhérents et le Conseil d'Administration. N'hésitez surtout pas à nous faire part de vos remarques, suggestions ou conseils.

A notre demande, le Ministre des Transports a reçu les associations de famille de victimes le 6 juillet dernier. Il s'agissait surtout d'une première prise de contact après le changement de gouvernement. Chaque association a ainsi fait part au ministre des problèmes rencontrés, de son ressenti face aux évènements, parfois de son indignation.

Parmi les sujets abordés, citons : le manque d'informations et les errements de communication du gouvernement précédent, le soutien des familles, le manque d'indépendance du BEA, le risque de l'excès d'automatisation des avions, l'implémentation et le suivi des recommandations du BEA.

Le Ministre a précisé que recommandations signifiait « obligations ».

C- La recherche de la vérité et l'action judiciaire sur le plan technique :

Comme vous le savez déjà, la recherche de la vérité reste un objectif prioritaire pour l'Association. De cette vérité découlera non seulement la justice mais également des recommandations de sécurité aérienne indispensables à la non répétition d'un tel drame.

Le lourd tribut que nous payons à l'aviation civile doit être générateur d'améliorations et d'expérience bénéfique.

Deux enquêtes en principe séparées, parallèles et indépendantes sont conduites d'une part par les cinq enquêteurs judiciaires et la Gendarmerie du Transport aérien sous la responsabilité des juges d'instruction, et d'autre part par le BEA qui mène une enquête dite « technique » ou de « sécurité ».

L'enquête judiciaire a pour finalité la recherche des causes de l'accident et des responsabilités induites. Les juges instruisent un dossier qui débouchera soit sur une ordonnance de renvoi vers un procès, soit sur un non-lieu.

Le 29 septembre 2011, les experts judiciaires ont diffusé un rapport d'étape n° 2 fort incomplet et fort critique envers les pilotes de l'AF447.

Un gros travail de recherche, d'analyse et de synthèse a été réalisé par l'équipe technique pour comprendre la situation exacte à laquelle les pilotes ont été confrontés.

Le 2 juillet 2012, les experts judiciaires ont diffusé leur rapport final, disponible qu'aux seuls avocats jusqu'à présent.

Ce rapport, beaucoup plus étoffé que le précédent, peut être qualifié de satisfaisant, car il énumère un certain nombre de problèmes techniques liés à la difficulté du maintien et du contrôle de la trajectoire de l'avion lors du givrage des sondes Pitot (diagnostic difficile, surcharge d'alarmes, mode de guidage, formation/entraînement, procédures, stabilité longitudinale).

Il est rappelé que le rôle des experts judiciaires n'est d'ailleurs pas de définir des responsabilités mais de présenter factuellement les événements afin que les juges prennent leur décision.

De même, une réponse formelle à la question « l'accident aurait-il pu être évité et dans l'affirmative par quels moyens ? » n'a pas pu être apportée.

Il est à signaler que les responsables de l'EASA refusent toujours de répondre aux questions des juges d'instruction, en se retranchant derrière leur immunité européenne. Nous sommes intervenus auprès du Ministre des Transports pour demander l'intervention des gouvernements allemands et français.

D- L'enquête du BEA

L'enquête technique du BEA est limitée à la recherche des causes de l'accident et à l'émission de recommandations de sécurité le plus rapidement possible pour éviter toute nouvelle occurrence.

Après la parution du 3^{ème} rapport d'étape en juillet 2011, accablant pour les pilotes, le BEA a cherché à expliciter leur comportement.

Des « circonstances atténuantes » ont été trouvées (Directeurs de vol ayant pu induire un guidage erroné, alarme C-Chord d'altitude qui a « saturé » l'environnement du poste de pilotage, alarme stall inhibée par une vitesse insuffisante, etc...). On pourra objecter que ces facteurs auront sans doute un impact juridique secondaire sachant que :

- La procédure IAS douteuse préconise de « switcher OFF » les FD.
- L'alarme altitude n'a pas été neutralisée par l'appui sur le bouton « Master Warning »
- Les sondes Pitot, vraisemblablement fonctionnelles, ne pouvaient plus mesurer la vitesse en raison de l'inclinaison longitudinale trop forte de l'appareil.
- Les pilotes disposaient de l'horizon artificiel pour leur indiquer le cabré de l'appareil.

Il est très probable que ce rapport ait été rédigé avec des préoccupations juridiques précises et de manière à ne pénaliser ni Airbus, ni Air France.

Il conviendra donc d'être extrêmement vigilant dans l'analyse de ce rapport et des interprétations qui en découleront, sachant que les investigations techniques ont été réalisées conjointement avec les experts judiciaires.

Les recommandations émises par le BEA sont pour la plupart pertinentes et justifiées. On regrettera cependant que les problèmes ergonomiques n'aient pas été traités dans leur ensemble (conjugaison des side-sticks, lisibilité des variomètres, butée des roues de trim, alarmes plus explicites), tout comme les problèmes techniques (gestion du PHR, recouvrement des protections).

E- Devoir de mémoire

L'Association a rencontré à deux reprises des représentants d'Air France pour l'organisation de la commémoration du 1^{er} juin 2012. Cette journée a permis de se réunir, d'échanger dans

la convivialité et de se recueillir dans la dignité. Air France s'est engagée à perpétuer ce souvenir, sans préciser la durée. Il appartiendra à l'Association de se rappeler au bon souvenir de la compagnie aérienne.

Je tiens à remercier tous les membres du CA, Claude et Stéphane Declerck, Danièle, Laurent et Gilles Lamy, Philippe Linguet, Ophélie Toulliou, Hilmi Zerelli, Farida Salemkour et Samira Zerkane ainsi que Stéphane Gicquel de la FENVAC pour tous les efforts déployés tout au long de cette année dans des circonstances difficiles.

F- Conclusions et perspectives

Le souci d'améliorer notre communication et d'être à votre écoute doit être permanent. Il est indispensable que vous puissiez nous communiquer vos idées, suggestions, remarques et propositions. Nous vous sollicitons également pour participer activement à la vie de l'Association en intégrant son Conseil d'Administration.

L'enquête technique du BEA est maintenant terminée. Il incombe cependant à l'Association de s'assurer de l'implémentation effective de toutes les recommandations qui ont été émises pour l'amélioration de la sécurité aérienne dans un contexte non contraignant. En effet, la récurrence de certaines recommandations témoigne du laxisme des autorités. Ceci n'est plus admissible.

L'année 2012-2013 sera sans doute pour beaucoup, celle de l'aboutissement des négociations indemnitaires, avec un nivellement par le haut des indemnités de préjudice moral, quelle que soit la nationalité de la victime.

Bien que le rapport final des experts ait été émis, le combat judiciaire se poursuit. Dès la mise à disposition de ce rapport aux parties civiles, nous transmettrons nos observations et nos demandes d'actes aux juges d'instruction afin de parfaire le dossier judiciaire, condition sine qua non pour obtenir l'ordonnance de renvoi vers le procès. Il est cependant peu probable que l'année 2013 soit celle du procès. Nous devons cependant veiller à ce que l'échéance finale se réalise dans un délai raisonnable.

Je sou mets donc ce rapport moral pour l'année 2010-2011 à vos suffrages avant de passer la parole à Philippe Linguet pour le rapport financier et le budget prévisionnel de l'année 2012-2013.

Merci à toutes et à tous.



Robert Soulas
Président