

Madame la présidente, monsieur et madame les assesseurs

Merci tout d'abord de nous permettre de témoigner et de rendre ainsi moins technique et plus emprunt d'humanité ce procès hors norme.

Merci également pour votre admirable professionnalisme marqué par la rigueur, la connaissance aiguisée du dossier, le respect sans faille des parties civiles jusqu'à nous écouter avec empathie et bienveillance,

Avant d'évoquer David Robert, je profite aussi de cet espace de parole pour évoquer notre mère dont le décès nous semble tellement lié à la disparition de son fils aîné. Je ne m'attarderai pas sur tous les autres drames que la famille, et en particulier Sarah, a bizarrement traversés. Je ne reviendrai pas sur le symbole que marque la fin de ce. Procès avec la fin de mon couple qui avait commencé exactement dans les suites de ce drame, au point que j'avais symbolisé alors la rencontre de mon Epouse comme un cadeau que m'avait fait David de là où il est ! Peut-être me fait-il un dernier cadeau en nous séparant! En tout cas vous pouvez imaginer le vide qui attend tous ceux qui se sont investis dans cette longue procédure judiciaire

Aujourd'hui, ce témoignage marque une étape précieuse : celle de dire pour la dernière fois, et publiquement, au revoir à David, notre cher frère aîné, notre grand et beau frangin qui a su si bien nous ouvrir les chemins de la vie et nous guider sur les voies de l'ambition, des plaisirs, de l'exigence, de la curiosité, du sens de la morale et des responsabilités, et du courage aussi. Je ne m'étendrai pas sur le fait qu'il m'avait piqué le métier que je voulais faire depuis toute petite.

Je ne m'attarderai pas sur le fait qu'il était vraiment beau, sympa, généreux et un peu narcissique, mais qui ne l'aurait pas été avec autant de qualités et de succès ?

Je ne m'étendrai pas plus sur ce qu'il était, Car les frangins ont bien parlé de lui, et aussi Parce que je voulais surtout l'évoquer à travers le prisme, de ce drame

Voilà, tout ce procès et mon témoignage vont, je l'espère, m'amener vers une nouvelle étape de la vie et une nouvelle phase du deuil, celle de l'apaisement.

Ce deuil n'a failli aussi jamais atteindre ce stade et nous remercions de tout cœur l'association entraide et solidarité et tout particulièrement Mme Lamy et Ophélie pour leur ténacité, courage, loyauté et sympathie. Car c'est bien grâce à toute cette ténacité et grande intelligence, mais aussi grâce à nos avocats que ce procès se déroule.

Ce procès a ainsi, je pense, et ce quel que soit l'issue du verdict, permis de Réhabiliter la mémoire de notre frangin, et ce aussi bien intimement, et aussi médiatiquement (sauf par de malhonnête et partial représentants des prévenus actuels qui aurait bien sûr fait mieux!)- qu'est ce que c'est facile et prétentieux à dire. Que c'est méprisant et idiot d'oser répondre ainsi à posteriori. Et c'est tellement dans la continuité de l'intervention qui nous a tous choquée à l'ouverture de ce procès de Mr le pdgd'Airbus. Il a d'ailleurs, à mon sens, fait la plus mauvaise com de tous les temps! Comme l'illustration d'un aveux de faiblesse peut-être..

Om

n l'a tous dit, ce deuil est vraiment particulier par sa brutalité, son côté sensationnel, médiatique, ses relans incessants liés aux campagnes de recherche, aux remontées des corps,(mais pas celui de David), aux retours cinglant du BÉA, au non-lieu, aux articles de

presse à charge, aux commentaires impitoyables sur internet et autres reconstitutions vidéo, aux conversations de comptoirs, références incessantes en formation dès qu'un exemple typique/ qualité, remonte d'incidents, théorie du fromage.

Vous connaissez cette **théorie??**

En fait je suis Medecin psychiatre de la fonction publique et depuis qq temps, comme David l'avait fait en devenant cadre pilote, je m'investis dans des missions transversales et je suis devenue médecin coordinateur de la gestion des risques associés aux soins.. J'ai eu à peine 2 jours de formation pour comprendre quelques gros principes et notamment la « théorie du fromage ». En gestion des risques, qu'ils soient médicaux ou aéronautiques, c'est un modèle de causalité d'accident très simple et reconnu. Ainsi, chaque tranche du fromage , et il peut il y en avoir une dizaine même plus, est un système de sécurité pour éviter l'accident. Ces tranches peuvent symboliser des facteurs humains, ergonomiques, climatiques, organisationnels, etc...

Bien sûr, chaque tranche a des failles/trous qui parfois, exceptionnellement s'alignent tous jusqu'au drame...

Voilà, mon frère David est d'abord une victime de ce crash parce que, ce jour-là, tous les trous des tranches de fromage étaient malheureusement alignées. Comme une équation complexe dont l'issue exceptionnelle est le drame. est non, c'est vraiment pas de chance on peut dire! Celle de la météo, celle du choix de la trajectoire, celle d'un front intertropical bien opaque et très présent,peut-être même de certaines réactions des pilotes... Nous y reviendrons. Mais surtout les tranches du fromage ou les plus gros facteurs de cette équation complexe qui étaient évitables sont très clairement celles qui sont énoncées dans l'acte d'accusation : « **sous estimation de la gravité des défaillances des sondes anemometriques et en ne prenant pas en compte toutes les dispositions nécessaires pour informer d'urgence les équipages... et contribuer à les former efficacement ... (citer les phrases du tribunal)**

Oui, car plus encore qu'avant ce procès, j'ai acquis la certitude absolue de l'absence de faute de pilotage de mon frère aîné, ni d'ailleurs des autres Pilotes. Plus encore qu'avant le procès j'ai acquis l'intime conviction que David est la victime d'un accident qui, statistiquement, devait arriver un jour du fait de la non prise en compte par la société Airbus certaines de ces grosses tranches de fromage trouées. Car pour qualifier de faute de pilotage, il aurait évidemment fallu que les pilotes aient été avertis, formés et même alertés de la gravité potentielle d'un tel incident technique

Et sans aller jusque faire une plaidoirie, j'avais envie de résumer ma vision, certainement trop vulgarisée dans un procès de cette qualité, peut-être bien trop simplifiée penseront les experts pour s'autoriser à qualifier les prévenus Air France et Airbus de pénalement coupables, mais je fais confiance à nos avocats pour le faire avec bien plus d'exactitude et d'efficience!

Je voulais surtout apporter ma vision avec l'ambition qu'elle soit assez pertinente pour illustrer et mettre en exergue l'essentiel de ce qui a conduit à ce drame, bien en amont des tentatives désespérées des pilotes de sortir de ce merdier.

Pour simplifier et vulgariser cette catastrophe, je me suis inspirée d'une situation que ma Soeur Sarah nous a données, il y a quelques semaines, alors qu'elle partait en vacances en voiture via l'autoroute du sud et que ses feus se sont subitement éteints en pleine nuit, situation qu'elle a évidemment comparé au drame qui nous rassemble auj. Aussi, pour simplifier, le véhicule dans lequel on va tenter de se transposer en tant que conducteurs aguerris et surdiplômés, sera un énorme bus qui accueille 228 passagers avec 2 beaux

joystick en guise de volant. On est sur une grosse et très large autoroute à la vitesse de 900 km/h, en pilotage automatique pour que le bus ne puisse jamais sortir de sa route (comparée ici aux limites du domaine de vol de notre Airbus). Pour fonctionner, la conduite automatique est le fruit de très nombreux et modernes logiciels des plus modernes basés sur des capteurs de vitesse etc.

Imaginez conduire cet énorme bus qui n'a jamais eu d'accident et qu'on qualifie du bus le plus sûr de l'histoire, aussi sûr que notre Airbus A330 l'était, on disait même « qu'il apprenait à voler aux oiseaux » et ne pouvait jamais, mais jamais décrocher. Quel humilité Airbus!

Vous êtes avec vos joystick, une nuit très noire, orageuse, avec des vents très violents et avec des gros grêlons qui tombent sur la carlingue.

La suite, vous l'avez deviné, est que d'un coup, la machine hurle ses alarmes simultanément à l'arrêt du pilotage automatique qui se met même en mode totalement dégradé, sans plus aucune sécurité autour des domaines de circulation, et puis tout s'allume, clignote, en plus du bruit saturé des alarmes et des grêlons plus rien n'est cohérent, vos feux de route s'éteignent et vos essuie-glaces ne marchent plus non plus, vous êtes aveuglés, surpris et ne comprenant pas même si vous essayez désespérément de réfléchir à ce qui arrive, sachant qu'on ne vous a jamais appris à gérer un incident à une telle vitesse/hauteur sans plus aucune protection et avec toutes les indications utiles qui deviennent incohérentes.

C'est vrai que si on leur avait appris, ne serait-ce qu'une seule fois à faire le diagnostic du givrage de 3 sondes de mesure de vitesse qui amènent à un tel chaos,

Si seulement on leur avait appris cette panne, ils auraient réussi à ramener l'avion. C'est tellement évident.

On peut alors se demander pourquoi, alors que ces sondes avaient déjà été signalées comme défectueuses dans des conditions similaires avec une accélération exponentielle de retours d'expérience avant le drame, avec une inquiétude et une criticité suffisante pour que d'autres compagnies n'hésitent pas une seconde à changer ces sondes. C'est tellement incompréhensible sachant que c'était à mon sens la tranche du fromage la plus évitable, si seulement Airbus avait fait son travail correctement. Surtout qu'en sachant la gravité potentielle des conséquences du givrage de ces sondes ils auraient, au delà de les changer, pu faire au minimum faire signaler correctement aux pilotes le danger afin que ces derniers aient les moyens de parvenir à faire un diagnostic de du problème!

Alors voilà, un des conducteurs de notre bus géant a peut-être fait dévier avec son joystick la direction du bus, n'y voyant rien, n'y comprenant rien, et ne ressentant sensoriellement que peu de choses étant donné l'énorme mastodonte qu'ils conduisent... et puis l'autre conducteur a un joystick qui n'est pas relié directement à l'autre, donc sans possibilité de « contrôler » ou du moins savoir ce que fait l'autre. Et puis cette énorme alarme métallique staccato qui résonne sans qu'on ne nous ait appris ce qu'elle signifie, et qui retenti avec une logique très douteuse au moment où on fait les bons gestes!

Et puis et puis...

Alors voilà, j'ai écouté avec mon frère et mes sœurs les boîtes noires. Et j'ai acquis la certitude du professionnalisme des pilotes qui, certes n'ont pas diagnostiqué exactement le problème mais ont fait exactement tout ce qui était possible dans le chaos sonore et visuel que la funeste machine d'Airbus renvoyait sans jamais qu'ils puissent comprendre cognitivement et sensoriellement que l'avion décrochait

Voilà, on est tous d'accord que les tranches du fromage trouées étaient nombreuses et alignées pour aboutir à cette catastrophe. Mais ce dont je suis persuadée, c'est que les prévenus de ce procès ont été à l'origine d'au moins une grosse tranche très trouée, alors même que leur responsabilité imposait qu'ils l'évitassent.

Alors à la question qui a été posée à plusieurs reprises : si les pilotes avaient fait ceci ou n'avait pas fait cela, le crash aurait-il pu être évité? Je poserai exactement la même question : si Airbus avait fait correctement son travail, est-ce que le crash aurait-il pu être évité?

Oui, j'en suis convaincue. Il n'y a d'ailleurs plus jamais eu d'incident tel depuis que des mesures correctrices ont été déployées..

Alors voilà, pour conclureX je réitère...

Sous-estimation de la qualification gravité des remontées d'incident, criticités