

Le crash du Rio-Paris, « une catastrophe annoncée qui aurait pu être évitée » : les arguments de la cour d'appel qui a condamné Airbus et Air France



Une frégate brésilienne rapportant la dérive de l'Airbus A330 crashé dans l'océan Atlantique. Le 14 juin 2009.

Un document de 532 pages dont la rédaction a nécessité plus de six mois de travail pour trois magistrats. La décision rendue le 21 juin par la cour d'appel de Paris sur l'accident du vol Air France 447 qui reliait Rio de Janeiro à Paris, le 1er juin 2009, a été un revirement complet au regard du jugement rendu trois ans plus tôt par le tribunal correctionnel de Paris. En première instance, les deux entreprises poursuivies, Airbus et Air France, avaient été relaxées. Les juges n'avaient pas pu établir de lien entre les causes l'accident et le constructeur de l'appareil ou la compagnie qui exploitait l'Airbus A330. En appel, les magistrats ont considéré que les deux entreprises « *sont coupables des faits qui leur sont reprochés* » et ont condamné les deux entreprises à 225 000 euros d'amende. La sanction maximale pour une entreprise en cas d'homicide involontaire.

Libération s'est procuré l'arrêt rendu la semaine dernière et en publie quelques extraits significatifs. Ils démontrent que la cour d'appel a recensé plusieurs fautes et négligences aussi bien chez Airbus et Air France, qui justifient leur condamnation.

Le 1er juin 2009, un Airbus A330 avec 216 passagers et 12 membres d'équipage s'écrase dans l'océan après deux heures de vol. La cause identifiée est le givrage d'une sonde dite Pitot, chargée de mesurer la vitesse, suivie du déclenchement d'une alarme. Les pilotes, dans une situation de stress et d'incompréhension face à cette situation pour laquelle ils n'ont jamais été formés, perdent alors le contrôle de l'appareil. Il décroche et pique vers l'océan, sans que les navigants ne réussissent à le redresser.

« La situation était parfaitement connue du constructeur »

Reste que ce dysfonctionnement des sondes, dont la fonction est de mesurer la vitesse de l'avion, et ses conséquences – le risque de décrochage de l'avion – étaient connus par Airbus. Le constructeur aéronautique n'a visiblement pas pris de mesures pour le corriger. Ce que la cour d'appel pointe sans ménagement : *« Airbus avait connaissance d'accidents de décrochage mis en lien avec l'insuffisante formation des pilotes à la manœuvre de récupération du décrochage [...] La situation était donc parfaitement connue du constructeur [...] Cette absence d'anticipation en toute connaissance de cause constitue une faute de négligence procédant du défaut d'information à l'égard des compagnies et de la contribution insuffisante à la formation des équipages [...] qui a contribué de manière indirecte mais certaine à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage, à savoir le décès de 228 passagers et membres d'équipage du vol AF 447. »*

A lire aussi

Airbus est donc sévèrement critiqué par la cour d'appel pour ne pas avoir prévenu l'ensemble de ses compagnies aériennes clientes des conséquences du givrage des sondes Pitot : *« C'est à ce moment précis qu'Airbus a basculé dans une mauvaise foi criante et fautive au regard de son devoir d'information »*, écrivent les magistrats dans leur décision.

« Les trois pilotes se sont battus jusqu'au bout »

La défense d'Airbus a consisté à rejeter la responsabilité de l'accident sur les trois pilotes qui effectuaient le vol. Selon le constructeur aéronautique, ils n'auraient pas appliqué les bonnes procédures quand une alarme s'est déclenchée et que l'avion a perdu de l'altitude. Une stratégie de défense sévèrement critiquée par la cour d'appel : *« La société Airbus a poursuivi son entreprise de décrédibilisation du travail de l'équipage du vol AF 447 qui a été confronté, de l'avis unanime des experts et du BEA, à une situation inédite et complexe à laquelle, faute de formation et d'informations suffisantes, il n'a pas été en mesure de réagir comme il le fallait. »* Dans leur décision, les magistrats tiennent d'ailleurs à réhabiliter les pilotes du vol AF 447 : *« Et la cour, comme elle l'a fait dans son propos d'ouverture du procès, le 29 septembre 2025, maintient que les trois pilotes se sont battus jusqu'au bout. »*

La responsabilité d'Air France, exploitant de l'Airbus A330, est également soulignée sans ambiguïté : *« La formation dispensée à l'équipage par Air France au moment des faits, en relation avec la situation rencontrée lors du vol AF447, ne lui a pas permis de réagir comme il le fallait [...] »*. Les magistrats relèvent en outre que *« l'absence de formation des pilotes d'Air France est*

une faute d'autant plus grave que des avions de la compagnie ont été confrontés à une situation de gel des sondes » avant que ne se produise l'accident du vol Rio-Paris. Pour autant, ces alertes n'ont pas incité la compagnie aérienne à mettre en place des mesures particulières. L'une d'elles aurait été « d'installer un processus fiable de retour d'expérience, qui aurait nécessairement conduit à un renforcement de la formation en rapport avec la situation rencontrée lors du vol AF 447, et de l'information des équipages, afin de leur permettre de réagir comme il le fallait ».

In fine, la cour d'appel estime qu'une autre issue était possible : *« L'accident du vol AF 447 est l'histoire d'une catastrophe annoncée qui aurait pu être évitée, si chacune des sociétés prévenues avait pris la mesure de la gravité de la panne affectant les aéronefs d'Air France et des autres compagnies, et de l'accroissement préoccupant des incidents anémométriques liés au givrage des sondes Pitot en haute altitude, au lieu de tarder à agir au prétexte que la plupart des équipages s'en étaient sortis tous seuls. »* Visiblement, ni Airbus ni Air France ne partagent les attendus de cette décision de justice. Ils ont, l'un comme l'autre, décidé de la contester et de se pourvoir en cassation. Les familles des victimes doivent donc se préparer à affronter une nouvelle procédure judiciaire. La principale association de familles de victimes, vient d'ailleurs d'écrire, en ce sens, au chef de L'Etat : *« Ce pourvoi signifie la la poursuite de la procédure pendant des mois, voire des années avec le risque d'un troisième procès. Les familles de victimes sont épuisées. Elles n'ont plus la force de se battre. »* Et la présidente de l'association d'interroger : *« Est-il acceptable que l'Etat actionnaire de référence de ces entreprises (Air France et Airbus), siégeant à ce titre au conseil d'administration, reste spectateur d'une décision qui prolonge le calvaire de familles françaises ? »*

par Franck Bouaziz
