

Plaidoiries des avocats des parties civiles

**AB = Airbus**

**AF = Air France**

**Maître Thibault DE MONTBRIAL**

- On ne peut pas se réfugier derrière des procédures, des systèmes... diluant ainsi la responsabilité civile.

Pourquoi l'avion est tombé ? Perte des indicateurs de vitesse + gèle des sondes entraînant des actions inappropriées des pilotes pour maintenir la trajectoire de l'avion.

**Manquements pénalement imputables aux sociétés :**

- Société AIRBUS

Les manquements pénalement répréhensibles ont eu des connaissances sur les informations non transmises à la société AF sans pour autant leur occulter toute responsabilité.

Deux catégories de manquements :

- Défauts structurels notamment : **absence au manuel de l'avion de la procédure stallrecovery. On en revient au fameux mythe qu'un AB ne décroche pas. Avion tellement perfectionné, que le pilote n'a qu'à suivre la procédure dans le domaine de vol et pour le reste la machine s'occupe de tout.**  
Tous les pilotes ne réagissent pas pareil eu égard le nombre d'année d'expérience : alors qu'est-ce le « basic airmanship » ? A quel niveau doit-on se mettre ? Le bon sens serait que, lors de la conception de l'avion, l'on se mette au niveau de celui qui est le moins bien formé, la moins complète.
- Inertie coupable : manquement à son obligation d'information et de sécurité

**Manquements récurrents quant aux incidents survenus entre 2003 et 2009 (entre 2008 et 2009, 13/21 portés à la connaissance du constructeur).**

« *AB était le récipiendaire de tous les incidents* » : la compagnie était en mesure d'informer toutes les autorités (EASA et DGAC) pour faire changer les choses.

« *Le classement tient par l'application des procédures* » : faute très grave d'AB. Tous les retours d'incidents : malgré la procédure, tous les pilotes ne comprenaient pas (faisait autre chose, ne faisait rien et l'avion ne tombait pas...). Ce facteur aurait dû conduire le constructeur à s'interroger sur la qualité de la procédure elle-même.

**Si AB avait changé ce classement, des conditions mécaniques et juridiques auraient été prévues. Toutes les compagnies auraient été incitées à changer les sondes immédiatement + instructions données par AB à la DGAC pour que l'on fasse des formations spécifiques bien plus poussées.**

- AIR FRANCE

Une partie des fautes tient à l'inertie d'AB

- Réaction trop lente
- Réaction insuffisante

Quand on a toute l'accélération de ces incidents, la société AF aurait dû se dire « *c'est vrai on devrait s'intéresser aux entraînements spécifiques du décrochage* ».

AF prend conscience de la gravité de la situation en novembre 2008.

Aveu de la société dans ces conclusions (page 9 2<sup>ème</sup> paragraphe des conclusions AF) : AF a informé ces pilotes de cette manière -> au printemps 2009, on demande aux pilotes d'aller rechercher la note OSV de novembre 2008. Pas de republication !

Le manuel de vol est LE document auquel se réfère les pilotes.

→ **Demande la condamnation des sociétés AIR FRANCE et AIRBUS.**

Au sujet de l'article 475-1 du CPP : a reporté les honoraires sur un éventuel article 475-1. Insiste là-dessus. Sociétés qui ont des moyens considérables.

Demande 320k au titre dudit article : temps de procédure très long + temps consacré depuis 11 ans.

Ressenti des clients : ont trouvé AF dans l'empathie humaine ; à la différence d'AB : froideur et la technocratie de tout ce qui a été dit.

Les membres de l'association IAOP ne veulent pas de coupable à tout prix : elle a longtemps craint que la justice française mette un couvercle à ce dossier. « *Nous n'avons pas forcément confiance en la justice française, mais après ces deux mois, nous avons complètement confiance en vous trois* ».

**Maître LEVY**

Mot de compassion de la part d'AF mais rien entendu de la part d'AB.

Ces sociétés n'ont à aucun moment assumer leurs responsabilités à défaut d'assumer leur culpabilité : « les pilotes sont les seuls responsables ».

**Qualifie AB de société arrogante** : fleuron de l'industrie française. Mais, en étant arrogant on perd le sens des réalités et de l'humain.

Il y a des causes humaines, mais il y en a d'autres également : pas possible de faire comme si elles n'existaient pas.

Article 121-3 du Code pénal sur les causes indirectes.

Lorsqu'il y a autant d'incidents et que rien n'est fait, il y a une totale négligence. L'accident aurait pu être évité dès 2003.

Recommandations du BEA : Si les sondes avaient été remplacées le 1<sup>er</sup> juin 2009, l'accident n'aurait pas eu lieu.

→ Demande la condamnation des sociétés

Demande indemnitaire parfaitement justifiée au titre de l'article 5 du Code pénal.

**Maître BOGUET**

Demande indemnitaire réitérée, devant la juridiction pénale. Plaide pour un revirement de la JP selon laquelle les demandes indemnitaires ne se font que devant le juge civil. Pour lui la magistrature doit prendre le pouvoir de répondre favorablement aux demandes indemnitaires.

**Maître VANITEL** : absent

**Maître KORCHIA**

Sonde Pitot est bien la cause directe de l'accident.

Défaut de communication de la note OSV du 26 novembre 2008 : mettre les informations dans les casiers n'est pas le plus judicieux.

**Maître PARIENTE**

Dogme de l'infailibilité des sociétés AF et AB. « *La machine étant infailible, seul le pilote est responsable de l'accident du 1<sup>er</sup> juin* ».

Violation des règles du droit du travail notamment de garantir la sécurité.

Pour AB : Fonde sa responsabilité sur celle du concepteur (sensibilité des mini manches, conception du cockpit, temps de latence trop important entre l'action du pilote et la réaction de l'avion = gouverne de profondeur ; ECAM arrivés trop tardivement jouant un rôle dans l'incompréhension des pilotes ; alarmes sonores ; sondes Pitot = cause racine).

Circulation de l'information entre les deux compagnies. Les incidents sont connus d'AB et rien d'effectif : aucune communication d'AB et un temps de réactivité qui a interpellé AF.

AB intervient dans la conception des programmes de formation : si par précaution, le classement avait été celui d'unsafe condition, le programme de formation d'AF aurait pu être mis à niveau.

Pour AF : choix de la compagnie AF de ne remplacer les sondes Pitot qu'en cas de panne =manquement délibéré à la prudence élémentaire.

L'absence de prise en compte du personnel (CHSCT).

Le PDG d'AF dispose d'un droit d'initiative sur l'ordre du jour des réunions du CHSCT.

Manquements à l'obligation d'information en matière de sécurité.

Manquements en matière de formation : ne pas former ces pilotes en haute altitude = haute irresponsabilité.

Situation dramatique : Echec de l'organisation de la structuration, de la formation et de l'information chez AB. Pari perdu chez AF à penser que les pilotes sont capables de gérer toutes les situations.

→ Demande la condamnation.

**Maître MOUTET**

Au sujet de la légitimité des syndicats dans ce procès : défense de l'intérêt des collectifs PNC et PNT.

« *Si vous aviez protégé vos salariés, vous auriez protégé vos passagers* ».

Ce qui a pêché : déficit d'information ; absence d'entérinement régulier à certaines procédures.

AC est le miroir de la responsabilité d'AF et d'AB.

Note OSV ne donne aucune solution ; elle n'est pas très expressive.

Ce qui est reproché : L'absence de vraies solutions. Manque de vigueur.

Les pilotes ont besoin d'instructions claires ; or, ils n'en ont pas.

AF est le débiteur de l'obligation de sécurité.

### **Maître ROY**

Responsabilité de ce drame est à rechercher ailleurs que dans l'équipage.

Souhaite que les responsabilités d'AF et d'AB soient reconnues.

Evoque l'absence de l'EASA sur le banc des prévenus.

S'ils ont mal fait, pourquoi ont-ils mal fait ? AB pouvait-il éviter cette catastrophe ?

Les manquements d'AF sont à rechercher chez AF : finalement AF est une victime d'AB.  
Mais AF est-elle blanche pour autant ?

### **Maître HOCQUET**

AB est au centre du système.

Aucun pilote n'est infaillible.

Les négligences (absence de manœuvre d'urgence notamment) et imprudences d'AB ont contribué à cette tragédie.

Sur-confiance d'AB dans ces machines qui a entraîné la négligence dans la formation des pilotes.

Regrette l'absence d'empathie d'AB : pas un geste à l'égard des victimes.

Le constructeur a joué un rôle fondamental dans l'accident.

### **Maître PETIT**

Raison qui a poussé le syndicat à se constituer PC : principe de prévention des accidents.

Responsabilité d'AF : si AF avait fait quelque chose, il n'y aurait pas eu d'accident.

- Absence de proactivité
- Impréparation des équipages

La compagnie AF a toujours été informée des pannes anémométriques. La société AF a laissé une porte ouverte à l'insécurité.

→ Sa responsabilité doit être engagée

Responsabilité d'AB : si AB avait fait quelque chose, indépendamment d'AF, il n'y aurait pas eu d'accident.

- Faillite de la technologie à bord des avions/qui a entraîné une faillite de la sécurité

AB savait que les sondes Pitot n'étaient pas fiables : aucune raison véritable n'est donnée quant au dysfonctionnement desdites sondes -> connaissance inacceptable de la dangerosité.

- Procédure StallRecovery n'apparaît qu'en 2010

Le constructeur a négligé la suite d'une telle panne. S'il y avait cette nouvelle procédure, ces entrainements, l'accident aurait été d'une certaine manière l'accident.

Tout ce qui a été fait après est un aveu des défaillances.

→ Sa responsabilité doit être engagée.

Prise de conscience ou absence de prise de conscience des sociétés. Qualité d'humilité pas retrouvée au sujet des sociétés prévenues

### **Maître GOSSET**

Ce qui est principalement reproché : l'information et la formation.

Mise en cause en premier lieu du constructeur mais également de l'exploitant qui certes n'a pas toutes les informations mais qui a manifestement trop attendu.

Sous-estimation des risques.

Constructeur qui ne partage aucune information avec ses clients.

AB est responsable du crash. Absence de réaction face à ces incidents ; absence de remplacement des sondes ; absence d'information des exploitants. Absence d'information sur la chute fictive d'altitude qui a entraîné la chute de l'avion, sur le décrochage en haute altitude.

Défaillance simultanée des 3 sondes qui cause directement l'accident.

AF a également sa responsabilité : pas d'informations des équipages. Aucune réaction face ces incidents. Formation des pilotes inadaptée -> lien de causalité direct.

→ Obtenir une décision qui respecte le droit à hauteur de la gravité de ce qu'il s'est passé.

### **Maître David KOUBBI**

Deux entités qui ne se sont jamais excusées.

Fait un lien avec AC qui a changé les sondes immédiatement.

Evoque ses conclusions d'incident déposées le 28 novembre dernier à la barre du Tribunal au sujet de la procédure d'arbitrage entre AF, AB et Thalès (joint au fond).

« Ils ne se sont pas vu mourir, il vol encore » ; mais de qui se moque-t-on ? Le procès ne devrait donc pas avoir lieu.

Mythe de l'avion qui ne décroche pas.

Dossier de publicité mensongère.

Problème de formation d'AB vers AF et problème de formation d'AF vers les pilotes.

### **Maître Marc FRIBOURG**

L'élément déclencheur est le gel des sondes Pitot.

Souhaite la condamnation d'AF et d'AB.

## **Maître GUIDICELLI**

« *AF et AB savait pertinemment que cette catastrophe était inévitable* ».

Signes avant-coureurs

La responsabilité d'AB est effroyable.

## **Maîtres Sébastien BUSY & Alain JACUBOWICZ**

(Avocats de l'Association entraide et solidarité AF447)

Au sujet d'AB :

Absence de réaction, il aurait fallu que le problème de givrage des sondes Pitot soit résolu bien avant. Entraînement non adéquat en haute altitude

Depuis 2003 AB pouvait s'en inquiéter.

➔ La responsabilité d'AB est indéniable/ a commis une faute pénalement répréhensible

Au sujet d'AF :

Note OSV -> mauvaise information des pilotes. AF aurait s'assurer que tout le monde ait l'information.

➔ AF en ne formant pas et en n'informant pas a commis directement une faute dans la réalisation du dommage.

Les erreurs de pilotage sont la conséquence d'un certain nombre d'éléments (défaut de formation, défaut d'information).

Lors de sa déclaration le 10 octobre, Monsieur Faury, représentant AB, avait dit « *ce que je crains en me levant le matin est qu'il y ait eu un problème avec un AB au décollage et à l'atterrissage* ». Cette phrase est pleine de non-dits. On ne s'intéresse pas à ce qui se passe en haute altitude.

La procédure pénale créée un vrai déséquilibre : plaidoiries des avocats de PC avant les réquisitions du Parquet.

Le véritable enjeu de ce procès est la sécurité aérienne et le prix de changement des sondes Pitot vaut-il le prix de 228 victimes ?