

MEDIAPART

JUSTICE — ENQUÊTE

Crash du Rio-Paris: le non-lieu pour Airbus et Air France scandalise les familles des victimes

10 SEPTEMBRE 2019 | PAR YANN PHILIPPIN

Dix ans après le crash du vol AF447 et ses 228 morts, les juges d’instruction ont blanchi Airbus et Air France, malgré les nombreux éléments à charge figurant au dossier. Enquête sur les incohérences de ce non-lieu, contre lequel le parquet de Paris et les familles de victimes ont fait appel.

Dix ans après les 228 morts du crash du vol Rio-Paris d’Air France, la décision est tombée comme un coup de tonnerre : les juges d’instruction Nicolas Aubertin et Fabienne Bernard ont notifié, jeudi 5 septembre, une ordonnance de non-lieu en faveur d’Airbus et d’Air France.

Les juges écrivent que l’Airbus A330 s’est écrasé au milieu de l’Atlantique à cause de « *fautes de pilotage* ». Ils estiment que ni le constructeur, ni la compagnie, tous deux mis en examen pour « *homicides involontaires* », n’avaient commis de manquements susceptibles d’être jugés devant un tribunal.

Le parquet de Paris a interjeté appel lundi. Il avait, dans ses réquisitions, recommandé aux juges de renvoyer Air France devant le tribunal, mais pas Airbus. Ce qui avait, déjà, choqué les parties civiles : familles des victimes et syndicats d’Air France.

Danièle Lamy, présidente de l’association Entraide et solidarité AF447, dont le fils est mort dans l’accident, est scandalisée par ce non-lieu : « *Cette décision est une insulte à la mémoire des victimes, prise par une justice aux ordres, sous l’influence d’Airbus et du lobby de l’aéronautique, dénonce-t-elle. Nous allons faire appel et nous comptons bien obtenir un procès.* »



Repêchage de débris de l'Airbus A330 qui assurait le vol AF447 d'Air France dans l'Atlantique le 9 juin 2009. © Brazilian Air Force

Même « *indignation* » de la part du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL), qui a dénoncé « *une ordonnance de non-lieu scandaleuse* », prise « *malgré l'accumulation des charges mises en évidence tout au long de l'instruction à l'encontre aussi bien d'Airbus que des autres protagonistes* ».

Pour comprendre la catastrophe, il faut revenir à cette nuit du 1^{er} juin 2009. Alors que l'avion du vol AF447 croisait à haute altitude et en zone de turbulences, les trois sondes mesurant la vitesse, fabriquées par le français Thales, ont été bouchées par des cristaux de glace. Ce qui a provoqué la défaillance des systèmes informatiques de pilotage automatique, qui empêchent l'avion de « décrocher », c'est-à-dire de tomber. Alors même que les pilotes ne sont pas habitués à piloter en manuel dans ces conditions – ils ne font d'ordinaire que surveiller la machine.

Surpris et perturbés par les nombreuses alarmes, les pilotes ont perdu le contrôle de l'avion par des « *actions inadaptées* » du pilote et une « *surveillance insuffisante* » du copilote, pointe l'ordonnance des juges.

En cabrant l'appareil au lieu de le faire piquer, ils ont fait décrocher l'avion. Ils ne sont pas parvenus à diagnostiquer le problème de départ, ni à comprendre pourquoi l'avion tombait, alors que l'alarme de décrochage a retenti pendant 54 secondes. Les juges pointent aussi de « *graves dysfonctionnements de coordination au sein de l'équipage* », et le fait que le commandant de bord, qui a pris son tour de repos lors de la traversée du front nuageux, ait tardé à revenir lorsque ses copilotes l'ont appelé à l'aide.

L'enquête devait aussi déterminer si la confusion des pilotes a pu être causée par des fautes d'Airbus et d'Air France. Les juges ont totalement blanchi les deux sociétés, en particulier sur un élément clé : le givrage des sondes, qui est pourtant à l'origine de la séquence menant au crash. C'est même « *la cause directe* » de l'accident, selon Gérard Arnoux, ancien pilote et responsable syndical d'Air France, qui a travaillé aux côtés des victimes.

Dans un livre enquête paru en juillet (<https://www.editions-harmattan.fr/index.asp?navig=catalogue&obj=livre&no=63564>), *Le Rio-Paris ne répond plus*, Gérard Arnoux pointe, comme l'ont fait les parties civiles pendant l'instruction, la longue liste des défaillances d'Airbus et d'Air France avant le crash : défaut des sondes, absence de réaction aux incidents antérieurs, procédures parfois inadaptées, manque de formation des pilotes. « *Toute l'information nécessaire était disponible depuis longtemps, mais elle a été ignorée et sous-estimée à tous les niveaux* », conclut-il, estimant que le crash aurait pu être évité.

Plusieurs de ces problèmes ont été confirmés par le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA, qui dépend du ministère des transports) et les rapports d'expertise judiciaire. Les juges d'instruction ont néanmoins estimé qu'aucun d'entre eux ne constituait une faute pénale. Soit parce que la réglementation a été respectée. Soit, ce qui est fort surprenant, parce que les choix d'Airbus et d'Air France ont été validés par les agences en charge de la sécurité aérienne.

Ils écrivent aussi que « *cet accident s'explique manifestement par une conjonction d'éléments qui ne s'était jamais produite et qui a donc mis en évidence des dangers qui n'avaient pu être perçus avant* ». Alors même que de nombreux éléments du dossier, que Mediapart a pu consulter, montrent le contraire.

Le rapport ignoré

C'était la pièce maîtresse des familles de victimes. Comme l'a révélé *Le Parisien* (<http://www.leparisien.fr/faits-divers/crash-du-rio-paris-le-rapport-qui-cible-airbus-31-08-2019-8143005.php>), l'association Entraide et solidarité AF447 a versé au dossier le 8 août dernier un rapport accablant sur les sondes Thales AA, qui lui avait été transmis par une source anonyme.

Il s'agit d'un test comparatif effectué pour Thales dès novembre 2004. Il montre qu'au bout de 10 000 heures de vol, les sondes AA du groupe français étaient victimes d'une très forte corrosion, empêchant le réchauffage d'être efficient, et favorisant donc le givrage. Alors que le modèle concurrent de l'américain Goodrich n'était que très peu rouillé. Or les sondes du Rio-Paris avaient 18 000 heures de vol.



Dépôt de gerbes sur la stèle érigée en mémoire des 228 victimes du vol Rio-Paris au cimetière parisien du Père-Lachaise, le 1er juin 2019, lors de la cérémonie de commémoration du 10e anniversaire du crash. © Entraide et Solidarité AF447

Le rapport recommandait à Thales des modifications techniques pour résoudre le problème, ce qui a été fait avec le nouveau modèle BA commercialisé en 2007. Mais Airbus a choisi de laisser en service les sondes AA, alors même qu'il a « *vraisemblablement eu connaissance* » du rapport de Thales, accuse Entraide et solidarité.

D'autres rapports techniques figurant au dossier ont confirmé la forte corrosion des sondes. Airbus a aussi été alerté par la recrudescence des incidents de givrage rapportés par les compagnies, en particulier Air France, l'année précédant le crash. Le remplacement obligatoire des sondes Thales par les Goodrich a d'ailleurs été décidé juste après l'accident, officiellement par « *mesure de précaution* ».

Ces éléments à charge ont été balayés par les juges d'instruction : ils estiment que remplacer les sondes n'aurait rien changé, car dans les conditions du vol Rio-Paris les Goodrich auraient givré aussi. Sauf que ce diagnostic s'appuie sur une expertise réalisée en soufflerie par... le mis en examen Airbus, sans débat contradictoire. Ce manque d'impartialité n'a pas empêché les juges de reprendre les résultats à leur compte.

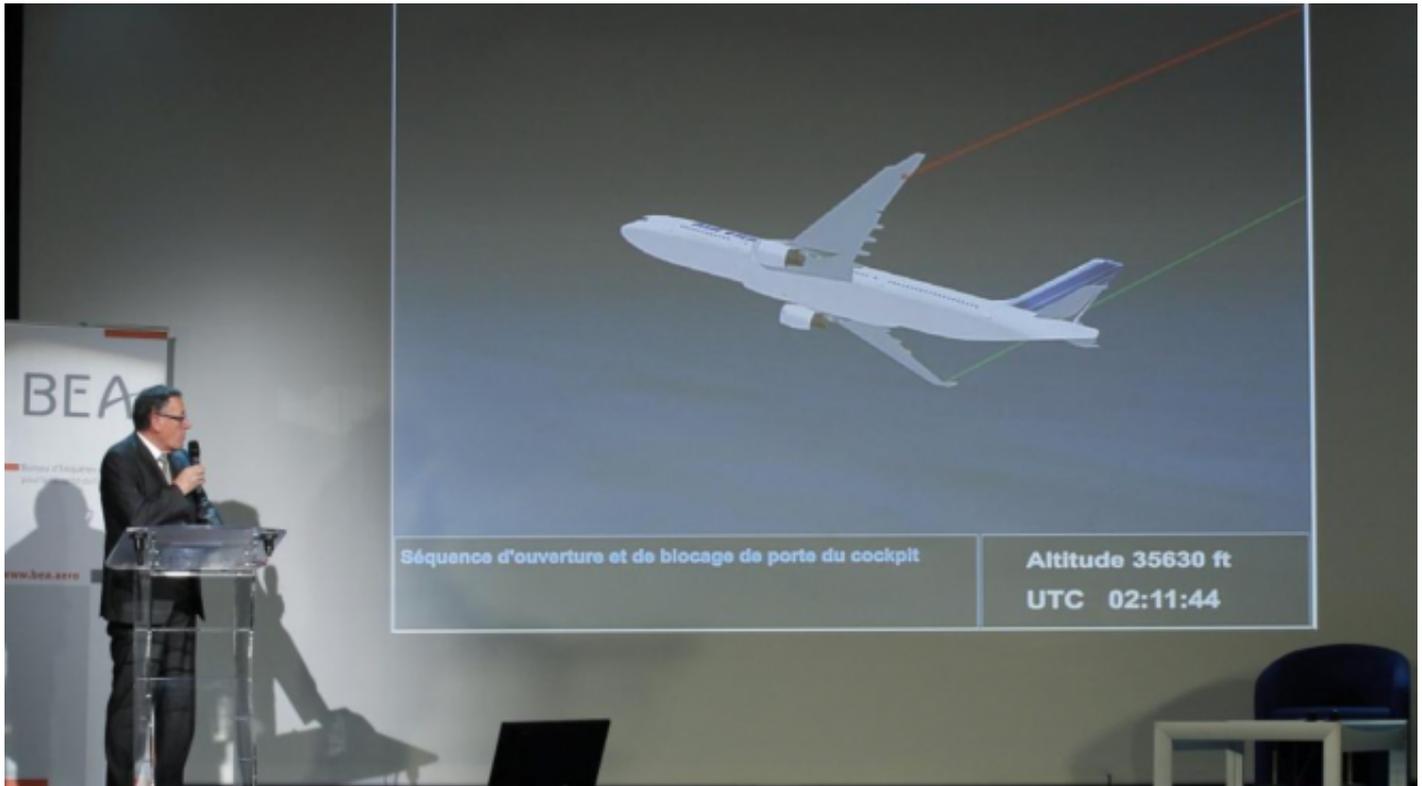
Un risque sous-estimé ?

Au cours de l'année 2008, les incidents de givrage des sondes se multiplient, en particulier chez Air France, mais aussi chez Air Caraïbes. Cette compagnie juge le risque si important qu'elle alerte en septembre 2008 la Direction

générale de l'aviation civile (DGAC) en lui demandant si elle envisage de rendre obligatoire le remplacement des sondes. Le chef de l'Organisme de contrôle en vol (OCV), un groupe d'experts chargé de conseiller la DGAC, écrit lui aussi à l'autorité qu'il fallait imposer des mesures correctives.

La DGAC transmet à sa tutelle, l'Autorité européenne de sécurité aérienne (EASA), qui consulte Airbus. En mars 2009, deux mois avant le crash, l'EASA décide de suivre la recommandation du constructeur : ne rien changer.

Les juges d'instruction ont estimé que ce choix était justifié, car la défaillance des sondes était classifiée par l'EASA comme « majeure », c'est-à-dire au deuxième échelon sur une échelle de gravité qui en compte quatre. Et le nombre d'incidents rapportés à l'époque ne dépassait pas le seuil fixé par la réglementation pour les pannes « majeures ».



Présentation du rapport final du Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) sur le crash du vol Rio-Paris, en juillet 2012. © Reuters

Les parties civiles accusent au contraire Airbus d'avoir sous-estimé la dangerosité de la panne : elle aurait dû, selon elles, être classée « dangereuse ». Si tel avait été le cas, le changement des sondes en novembre 2008 aurait été rendu légalement obligatoire.

La réglementation européenne prévoit que la perte de toutes les informations de vitesse doit être classée « dangereuse ». Airbus l'avait d'ailleurs reconnu lui-même en 2001, en imposant le changement d'un précédent modèle de sonde. De son côté, Thales, le constructeur des sondes, écrivait dans un document interne que la perte des vitesses « pouvait être la cause de crashes ».

Airbus a toutefois convaincu l'EASA de rétrograder la dangerosité de cette défaillance à « majeure », au motif que les pilotes disposaient de procédures adaptées et qu'ils avaient un « entraînement adéquat » leur permettant de gérer la situation.

C'est légal, à une condition : Airbus devait s'assurer que ces deux conditions étaient bien respectées. Deux notes rédigées par le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) et Henri Marnet-Cornus, un ancien pilote qui travaille aux côtés des victimes, estiment que ce n'était pas le cas. Marnet-Cornus conclut que « *par négligence et/ou imprudence, l'évaluation du risque effectuée avant l'accident fut insuffisante* ».

Le premier rapport d'expertise judiciaire montre que lors d'incidents similaires survenus avant le crash, les pilotes n'ont pas appliqué la procédure prévue, faute d'avoir diagnostiqué le problème. Airbus a bien recommandé en 2008 que les pilotes reçoivent un entraînement à la procédure (ce qu'a fait Air France), mais uniquement sur la perte de vitesse à basse altitude. Aucune formation n'était prévue en croisière à haute altitude. Cet entraînement spécifique n'a été mis en place qu'après le crash.

Là encore, les juges ont balayé ces arguments, au motif que les pilotes ont eu droit à un entraînement à la procédure et qu'ils ne l'ont pas appliquée la nuit du crash, alors même que l'un d'entre eux a annoncé dans le cockpit « *on a perdu les vitesses* ». Sauf que le BEA comme le premier rapport des experts judiciaires ont montré la difficulté qu'a rencontrée l'équipage, à l'instar de ceux confrontés à des incidents similaires auparavant, à identifier, parmi les multiples alarmes, laquelle était la cause principale du dysfonctionnement de l'avion.

Airbus l'a admis en décembre 2007 dans son magazine consacré à la sécurité : « *Identifier une indication de vitesse douteuse n'est pas toujours évident : aucune règle unique ne peut être donnée pour identifier avec certitude toutes les fausses indications possibles, et l'affichage d'informations contradictoires peut embrouiller l'équipage.* »

La mécanique de l'irresponsabilité

Pour exonérer Airbus et Air France, les juges d'instruction ont estimé à plusieurs reprises que certains manquements présumés ne pouvaient pas constituer une faute pénale, au motif que les décisions ont été validées par les autorités.

C'est notamment l'argument utilisé pour la classification du risque lié au givrage des sondes : puisque l'agence européenne, l'EASA, a validé qu'il ne s'agissait pas d'un problème « *dangereux* » mais seulement « *majeur* », les juges concluent que rien ne peut être reproché à Airbus. Alors même que c'est l'avionneur qui a convaincu l'autorité de retenir ce niveau de risque.

Ce raisonnement est jugé « *inacceptable* », car il conduit *de facto* à « *une irresponsabilité d'Airbus* », dénonce dans une note aux juges l'une des avocates du SNPL, Claire Hocquet.

Les conseils d'entraide et solidarité AF447 soulignent que « *par définition, un avion qui vole est un avion certifié* ». C'était le cas du Boeing 737 Max, toujours cloué au sol après deux crashes mortels liés à un défaut d'un des systèmes censés protéger l'avion. L'appareil avait été validé par les autorités américaines, ce qui n'a pas empêché Boeing de reconnaître une erreur de conception.

L'association des familles des victimes ajoute que « *faute de compétences techniques égales à celles du constructeur* », l'autorité européenne délègue à Airbus « *une partie de la certification* ». Cette dépendance est clairement apparue lors de l'audition de Patrick Goudou, directeur de l'EASA. Lorsque des incidents surviennent, « *l'analyse [...] n'est pas faite par nous, elle est faite par Airbus. [...] Airbus nous explique son constat et nous décidons, avec Airbus, de la suite à donner* ». En théorie, l'EASA peut s'opposer au choix de classification du risque par Airbus, mais Patrick Goudou n'a aucun souvenir qu'un tel cas se soit jamais produit...

La même mécanique est à l'œuvre pour Air France. S'appuyant sur les conclusions des experts judiciaires, le parquet avait requis le renvoi de la compagnie pour défaut d'information des équipages. À la suite des incidents de givrage des sondes 2008, Air France avait réagi par une simple note déposée dans le casier des pilotes, qui ne rappelait même pas la procédure à suivre pour traiter le problème.

Les juges d'instruction ont finalement exonéré Air France, notamment au motif que la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) ne l'avait pas informé des incidents similaires survenus dans les autres compagnies françaises, ce qui aurait réduit sa connaissance du danger. Malgré cela, la DGAC n'a pas été inquiétée, au motif qu'informer Air France n'était pas légalement obligatoire.

Les juges soulignent aussi qu'Air France a organisé, avant le crash, les séances de formation à la procédure définie par Airbus, elle-même validée par l'EASA. La boucle est bouclée...

Alors même que leur blanc-seing a été utilisé pour blanchir Airbus, l'instruction ne s'est pas penchée sur le rôle des autorités aériennes et leurs éventuelles défaillances. « *Il est tout à fait surprenant* » qu'elles n'aient pas été inquiétées, écrit le pilote Gérard Arnoux dans son livre *Le Rio-Paris ne répond plus*.

Les conclusions adoucies des experts

On trouve, dans l'ordonnance de non-lieu, une accusation surprenante. Les juges d'instruction y accusent les parties civiles de ne pas avoir « *clairement* » décrit les « *manquements pouvant revêtir le caractère de fautes pénales* ».

C'est factuellement inexact, puisque plusieurs notes, rédigées notamment par Entraide et solidarité et le SNPL, ont expliqué, références de textes réglementaires à l'appui, pourquoi elles estiment qu'Airbus aurait commis des « *négligences et manquements à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi* » dans plusieurs domaines, dont la sous-évaluation du risque, les procédures et la formation des pilotes lors du décrochage à haute altitude, ou encore certains systèmes de l'avion.

Ces arguments ont été balayés par les deux rapports d'experts judiciaires, qui n'ont pu, écrivent les juges, identifier aucun « *facteur contributif* » susceptible de constituer une faute pénale.

Mais chacun des deux collègues d'experts a, au cours de l'instruction, évolué dans un sens favorable à Air France et Airbus. Le premier rapport d'expertise, rendu en juin 2012, soulignait plusieurs « *facteurs contributifs* » susceptibles de mettre en cause les deux sociétés, dont le « *déficit d'information aux pilotes* » et le caractère inadapté des procédures qu'ils devaient suivre pour s'en sortir.

Dans leur complément d'expertise, rédigé en mars 2013 en réponse aux observations des parties, les experts indiquent qu'aucun de ces manquements n'était contraire à la réglementation. Quitte à se contredire parfois. Ils avaient par exemple conclu que la dangerosité des incidents de givrage des sondes « *a été sous-estimée* » avant le crash. Dix mois plus tard, ils écrivent que les mêmes incidents ne permettaient pas d'identifier une « *situation dangereuse* ».

Le changement de cap est encore plus frappant de la part des spécialistes qui ont rédigé le rapport de contre-expertise en octobre 2018. De nombreux passages, ainsi que certaines « *causes indirectes* » de l'incident qui accusaient Airbus et Air France, figurant dans la version provisoire du rapport, ont été supprimés ou modifiés dans la version définitive, rédigée après prise en compte des observations des parties.

Les contre-experts ont par exemple supprimé le passage sur une possible sous-évaluation du risque et le fait qu'il aurait été préférable de changer les sondes avant le crash (*voir ci-dessous*). Idem sur les critiques formulées à l'encontre de systèmes de l'avion, des procédures de pilotage et de « *l'absence de prise en compte* » des alertes par les autorités aériennes.

le traitement des incidents

La compagnie Air France a rempli ses obligations de transmission des comptes-rendus d'incident à son autorité de surveillance, la DSAC NO. En revanche la communication des incidents en interne n'est pas exempte de dysfonctionnements.

La caractérisation en "unsafe condition" des incidents d'indications erronées de vitesses consécutifs au givrage des sondes, n'a pas été reconnue ni par le constructeur, ni par les autorités nationale et européenne, alors qu'elle l'avait été en 2001.

Une prise en compte plus précoce des problèmes de givrage aurait contribué à imposer le changement des sondes Thales C16195AA par des Thales C16195BA ou Goodrich 851HL, mêmes si les performances des sondes ne pouvaient permettre de couvrir les cas de givrage les plus sévères. Au surplus cela aurait permis une meilleure information aux compagnies et une plus grande sensibilisation des équipages au problème de givrage.

Avant l'accident, les statistiques d'occurrence des incidents d'indications erronées de vitesses consécutifs au givrage des sondes restaient inférieures à 10 -s par heure de vol, ce qui justifiait l'absence de caractérisation en "UNSAFE CONDITION" .

Après l'accident, la connaissance de nouveaux cas d'incidents non déclarés préalablement à l'accident a modifié les statistiques d'occurrence, faisant évoluer le classement en "UNSAFE CONDITION"

Exemple de changement de position des contre-experts sur l'évaluation des risques liés au givrage des sondes avant l'accident. En rouge, les conclusions qui figuraient dans le rapport provisoire et qui ont été supprimées dans le rapport définitif. En jaune, les passages qui ont été ajoutés dans le rapport final. © Mediapart

Les contre-experts ont aussi ajouté dans la version finale de leur rapport des paragraphes dédouanant Air France et Airbus sur l'ensemble des critiques restantes, soulignant soit qu'il n'y avait pas de faute réglementaire, soit que les décisions des deux entreprises avaient été validées par les autorités.

Les contre-experts ont même modifié leur définition des « *causes indirectes* » du crash de l'appareil : dans la version provisoire, c'étaient les facteurs « *qui ont pu amener l'équipage à perdre le contrôle de la trajectoire sans pouvoir le récupérer* ». Dans la version définitive, il s'agit des facteurs « *susceptibles d'avoir un lien avec les actions inadaptées de l'équipage ayant conduit à la perte de l'appareil* ».

Bref, Airbus et Air France ont manifestement su se montrer très convaincants. Et l'évolution de la position des experts a pesé lourd dans la décision des juges d'instruction.

Une justice impuissante ?

Sans doute conscients du choc que le non-lieu allait provoquer chez les familles de victimes, les juges d'instruction ont justifié leur décision de non-lieu par le cadre contraignant de la loi. Ils écrivent qu'il ne faut pas

confondre les « *causes indirectes* » du crash identifiées par l'enquête et celles susceptibles de constituer des fautes pénales, qui doivent à la fois contrevenir à la loi et avoir « *un lien certain avec l'accident* ».

Dans le cadre de l'appel du non-lieu, les parties civiles auront une seconde chance de faire valoir leurs arguments devant de nouveaux magistrats, avec l'espoir d'obtenir un procès. La tâche s'annonce toutefois difficile, tant la justice semble adopter des critères restrictifs en matière d'accidents aériens.

On l'a vu par exemple lors du crash du vol de la compagnie colombienne West Carribean, qui a tué 152 Martiniquais en 2005. Malgré le fait que la West était une compagnie poubelle aux pratiques hallucinantes (*lire ici* (https://www.liberation.fr/societe/2010/08/16/un-crash-toujours-dans-le-brouillard_672237)), le juge d'instruction avait conclu l'enquête par un non-lieu, au motif que ces défaillances n'avaient pas de lien certain avec les erreurs de pilotage de l'équipage. Les familles des victimes ont toutefois obtenu en appel, en 2018, la réouverture de l'enquête et un complément d'expertise. Mais il ne concerne pas les défaillances structurelles de la compagnie et des autorités.

L'exemple le plus frappant, et le plus similaire à celui du Rio-Paris, est celui du crash du Concorde à Gonesse, qui a fait 113 morts en 2000 après qu'un éclatement des pneus a perforé le réservoir situé dans l'aile et enflammé le carburant. L'enquête avait établi que 67 incidents similaires d'éclatement des pneus avaient eu lieu avant le crash, dont sept avec perforation du réservoir, y compris un accident grave à Washington dès 1979, au cours duquel l'appareil avait pris feu et avait été sauvé de justesse. Aérospatiale (l'ancêtre d'Airbus) avait alors envisagé de renforcer le réservoir, mais y avait renoncé, notamment pour ne pas nuire à la carrière du mythique supersonique.

Mais le responsable de l'appareil chez Aérospatiale et les autorités aériennes ont finalement été relaxés, au motif que l'absence de renforcement de l'avion n'était pas un manquement suffisamment grave. Le tribunal a aussi jugé que la perforation survenue à Gonesse était techniquement différente des précédentes, donc imprévisible...

On retrouve exactement le même raisonnement dans l'ordonnance de non-lieu du Rio-Paris, où les juges estiment, malgré les multiples alertes et incidents qui ont précédé, que le crash s'explique par une « *conjonction d'éléments qui ne s'était jamais produite* » et qui ne pouvait être détectée avant. Reste à savoir si les juges de la cour d'appel arriveront à la même conclusion.

Si vous avez des informations à nous communiquer, vous pouvez nous contacter à l'adresse enquete@mediapart.fr. Si vous souhaitez adresser des documents en passant par une plateforme hautement sécurisée, vous pouvez vous connecter au site [frenchleaks.fr](https://www.frenchleaks.fr) (<https://www.frenchleaks.fr>).

MOTS-CLÉS

AF447 • AIR FRANCE • AIRBUS • DGAC • EASA • ENTRAIDE %26 SOLIDARITÉ AF447 • JUSTICE • RIO-PARIS • SNPL
