

Chronique de décembre 2012 (Reproduction de l'interview de Tourmag)

--- *** ---

Procès Concorde - Jugement définitif

TourMag : Lors du premier jugement, le tribunal correctionnel de Pontoise, ayant considéré que la perte d'une lamelle de métal d'un DC10 de Continental Airlines, sur la piste de décollage à Roissy, avait déclenché la catastrophe, avait donc jugé cette compagnie comme étant responsable de l'accident. Quel est votre avis au sujet du verdict de la Cour d'Appel de Versailles, du 29 novembre, qui a considéré que Continental n'était pas condamnable sur le plan pénal ?

Jean Belotti : Étant donné qu' « on ne revient pas sur la chose jugée », je n'ai jamais donné un avis sur un jugement. Je ne peux donc pas répondre favorablement à votre question et ne ferai aucun commentaire, ni sur les attendus, ni sur le verdict.

TourMag : [Pouvons-nous alors n'aborder que des faits ?](#)

J.B : À condition que les questions ne portent que sur des faits bien connus, décrits par les médias ou figurant dans des documents connus de tous.

TourMag : [Alors, débutons par la cause d'un accident. Est-ce qu'une cause peut être unique ?](#)

J.B : À la suite d'un accident, les enquêtes ont pour but de rechercher quelle est la cause première, originelle, (« proche », du concept américain : "*proximate cause*") de la survenance d'un accident, souvent qualifiée d'« élément pivot ». À ce stade, l'enquête administrative a pour mission de suggérer des recommandations afin que le même type d'accident sur le même type d'avion ne se reproduise plus. Quant à la justice, elle dira le droit après avoir localisé les éventuelles responsabilités techniques. Cela étant dit, il peut y avoir des facteurs contributifs.

TourMag : [À savoir ?](#)

J.B : Il convient tout d'abord d'en donner la définition. Il s'agit d'anomalies, de dysfonctionnements, d'insuffisances, ... constatées en amont, c'est-à-dire avant l'accident et qui ont concouru à sa survenance. Retenir que dans les facteurs cités, plusieurs ne peuvent n'avoir aucun lien avec la survenance de l'accident.

TourMag : [Exemple ?](#)

J.B : Celui d'un accident causé par une voiture roulant à une vitesse très excessive, par beau temps. Un facteur contributif important pourrait être le fait que le conducteur était sous l'effet de l'alcool. En revanche, le fait que l'un de rétroviseurs soit cassé, qu'un de ses phares ne fonctionne plus en code, que son essuie-glaces ne fonctionne plus que sur ralenti, traduit certes un mauvais entretien dudit véhicule, mais n'a eu aucun lien de cause à effet avec l'accident.

TourMag : [Pour Concorde, il a pourtant été avancé que la lamelle qui a fait exploser le pneumatique n'était pas la seule cause !](#)

J.B : On sait que c'est le magistrat instructeur qui, après avoir fait saisir ladite lamelle, l'a faite expertisée, dès le lendemain. Il a été constaté qu'elle n'était pas à base d'aluminium, mais de titane, ce qui a été considéré comme étant inadmissible par le constructeur, questionné aux Etats-Unis. Le titane étant un métal très dure et il n'a pas à la flexibilité nécessaire pour résister aux fortes vibrations qui surviennent à l'arrière des réacteurs, au moment de l'utilisation des « reverses ». C'est ainsi qu'à la suite d'un certain nombre d'atterrissages, les rivets n'ont pas résisté et ce fut la chute de la lamelle sur la piste de Roissy.

Pour être certain de l'importance qu'il convenait d'apporter à cette lamelle, le magistrat instructeur avait demandé l'installation d'un banc d'essais dans lequel une roue de Concorde tournait à la vitesse de celle de l'accident. Lorsque que, par un moyen approprié, la roue passait sur une lamelle d'origine en aluminium, rien d'anormal n'était à signaler. En revanche, dès qu'il s'agissait d'une lamelle en titane, le pneumatique a explosé.

Un tel constat - fait par de nombreux témoins - était donc un élément de preuve scientifique démontrable et renouvelable, confirmant que la cause originelle de l'accident était bien, une lamelle non-conforme aux spécifications de son constructeur. En effet, en l'absence de cette lamelle à un endroit bien précis, il n'y aurait pas eu d'accident et Concorde continuerait à voler à la gloire de nos ailes françaises et anglaises. J'ai vous ai dit « endroit précis », car à quelques décimètres près la lamelle aurait été évitée, ce qui conduit à la réalisation d'une probabilité plus faible que celle admise dans la certification des avions (10^{-9}) et appelle à faire référence à la fatalité !

TourMag : Dans les autres causes, a été cité un défaut de maintenance d'Air France, en l'espèce l'absence d'une barre d'entretoise dans un train avant, ce qui aurait ralenti l'accélération de l'avion et contribué à le déporter en dehors de la piste.

J.B : Ici, également, le magistrat instructeur - bien qu'ayant eu confirmation par un laboratoire spécialisé que l'absence entretoise n'aurait eu aucun impact sur la trajectoire au décollage - avait organisé une vérification sur la piste de Toulouse, devant des dizaines de personnes participant à l'enquête. L'entretoise a été retirée, des caméras ont été installées pour filmer le comportement des pneumatiques. Après des mises en vitesse, des mesures de températures des pneumatiques et le visionnage vidéo n'ont rien montré d'anormal.

TourMag : Je comprends qu'il n'y avait donc pas lieu de considérer cette anomalie comme étant un facteur contributif. Je continue. Que peut-on répondre à l'annonce des médias selon laquelle les moteurs étaient en feu avant le passage sur la lamelle ?

J.B : Cette hypothèse avait également été prise sérieusement en compte par le magistrat instructeur. En effet, une reconstitution mobilisant tous les avions et toutes les personnes travaillant sur l'aéroport le jour « J » ; a permis, tous éléments pris en compte, de démontrer qu'elle n'était pas fondée.

TourMag : Que pensez-vous de la conclusion « Responsable, mais pas coupable » ?

J.B : Pour savoir si cette éventualité est possible, il convient de préciser la signification des deux qualificatifs. La « responsabilité » est celle d'une personne civile ou morale à laquelle une mission a été confiée. Un commandant de bord est responsable de la conduite du vol Il n'est pas coupable si l'accident est dû, par exemple, à l'explosion d'une bombe à bord. On peut donc être responsable et pas coupable. La « culpabilité » est celle résultant d'une faute. Un commandant de bord ayant fait une infraction au Code de l'aviation civile est donc punissable. On peut donc être responsable et coupable.

TourMag : Un technicien qui a remplacé une pièce d'origine par une pièce fabriquée, de surcroît, dans une métal autre que celui d'origine - ce qui est strictement interdit par le constructeur - est-il fautif ?

J.B : La réponse est dans les textes : En droit civil, une faute est l'attitude d'une personne qui, par négligence, imprudence ou malveillance, ne respecte pas ses engagements ou ses devoirs. En droit pénal, une faute est un élément moral ou psychologique de certaines infractions susceptibles d'établir une responsabilité pénale dans la survenance d'un accident. (soit réalisé par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des

règlements ; soit présumé, à partir de la matérialité de certains agissements (il s'agira alors de "faute contraventionnelle").

TourMag : Peut être une dernière question qui porte sur le comportement de l'équipage ?

J.B : Les spécialistes ont montré que le cerveau ne pouvait gérer simultanément plusieurs situations. Il procède séquentiellement, traitant les problèmes les uns après les autres. Or, dans cet accident, l'équipage s'est trouvé confronté à plusieurs graves événements : tendance de l'avion à se diriger vers la gauche ; train d'atterrissage qui ne rentre pas après le décollage ; annonce de feu moteur par la tour de contrôle ; difficulté puis impossibilité de maintenir l'avion en ligne de vol, la vitesse étant insuffisante.

L'équipage n'étant plus là pour se défendre des critiques formulées à son encontre, il est toujours facile de dire « y avait qu'à ! ». Or, à ce stade, le *crash* était inévitable. Toute autre action de l'équipage n'aurait pu que prolonger le vol de quelques secondes.... pour s'écraser sur la ville de Gonesse. On en frissonne !

TourMag : Une conclusion sur les causes des accidents et les facteurs contributifs ?

J.B : Comme dans tous les procès, ces quelques précisions factuelles, figurent d'ailleurs d'une façon beaucoup plus détaillée dans les divers rapports figurant dans la procédure, largement cités et commentés par les médias. Elles ont forcément été prises en compte - aussi bien en première instance qu'en Appel - les magistrats ayant apprécié souverainement les données des rapports d'expertises et les avis émis lors des auditions, pour forger leur conviction et leur verdict, qu'il convient donc de respecter.

TourMag : Donc, puisque l'Administration de tutelle et Air France sont satisfaits du jugement, le dossier est donc définitivement fermé ?

J.B : Oui, sauf à imaginer un recours en Cassation. Il n'en reste pas moins que douze ans après cet accident du 25 juillet 2000, la douleur pèse toujours dans le cœur de familles des victimes ; la tristesse, l'émotion, l'accablement qui a touché tout le monde l'aéronautique, et plus particulièrement les personnels d'Air France et de British Airways, sont toujours fortement ressentis.

--- *** ---