

PROCÈS EN APPEL DU VOL AF447 RIO-PARIS



Décembre 2025

Le 24 novembre, après deux mois d'intenses et émouvants débats, viennent de s'achever les témoignages et plaidoiries du procès en appel de l'AF447 Rio-Paris, abîmé en mer le 1er juin 2009, faisant 228 victimes, équipage et passagers.

L'avocat de L'INTERSYNDICALE PNC SNPNC-UNSA, constituée partie civile, nous éclaire sur la genèse de l'affaire :

Air France et Airbus relaxées sur le volet pénal, ont été condamnées au titre d'une faute civile d'imprudence, à verser 1 euro de dommages et intérêts.

Les organisations syndicales, la Direction du greffe pénal ainsi que les avocats des parties civiles ont interjeté appel de la décision auprès du Procureur général, consécutivement à la relaxe des deux entreprises en première instance.

C'est donc là que nous nous trouvons ce 20 novembre 2025, dans la Première chambre de la cour d'appel de Paris, où nous avons entendu quatre plaidoiries : celles du SNPL, du SPAF, d'ALTER, et du SNPNC-UNSA, seuls syndicats présents dans la salle. Six plaidoiries devaient être entendues mais deux organisations se sont désistées.

Ces plaidoiries avaient pour but de défendre la recherche indirecte des causes de responsabilité dans cette affaire, afin d'envisager une indemnisation civile cohérente.

Les avocats, experts avérés de toute la technicité des événements, ont développé tour à tour plusieurs points en concertation les uns avec les autres :

1- AIRBUS : L'entreprise s'était glorifiée que l'A330 était un avion révolutionnaire. Leur PDG s'était même exclamé que « même sa concierge aurait pu le piloter ». Or le risque de perte de contrôle de l'appareil n'a pas été envisagé par le constructeur.

2- AIR FRANCE: l'entreprise est accusée par les avocats des parties civiles de défaut d'information et de formation. La Compagnie a eu connaissance d'incidents répétés et n'a pas dispensé de formation spécifique et d'entraînement adaptés.

Ils insistent également sur le fait que la Compagnie a « envoyé au front des pilotes, salariés, sans leur donner les moyens de se défendre ».

3- THALÈS a construit les sondes Pitot, qui servent à mesurer la vitesse, et qui ont connu des défectuosités, notamment chez XL Airways, Air Caraïbes tout comme, chez Air Tahiti Nui, dont Air France assurait pourtant la maintenance des avions.

Tous ces développements visaient à convaincre la Cour que **l'indemnisation des parties civiles doit être revue de manière plus cohérente**. Il a été rappelé le caractère très émouvant de l'affaire. Les victimes étant évidemment encore très touchées par le drame 16 ans après, comme l'a montré lors des débats antérieurs, le témoignage poignant, les larmes aux yeux, d'un membre de la famille d'un des PNC.

Dans sa plaidoirie, l'avocate du SPAF a rappelé la dernière phrase des pilotes : « on a tout essayé », avant d'évoquer : « le silence mortel de la fin ».

Le délibéré aura lieu le 21 mai 2026.

Gageons que la Cour attribuera les responsabilités qui s'imposent aux entreprises Air France et Airbus, mises en cause dans ce procès en appel.

