



## Le procès du crash du Mont sainte Odile

2 juillet 2006  
En marge du  
procès

Une autre leçon de ce procès est le désintérêt quasi général des professionnels du transport aérien, pilotes principalement.

Alors que les contrôleurs aériens ont lancé une pétition pour soutenir leur collègue accusé et se sont déplacés nombreux à plusieurs audiences, démontrant ainsi leur préoccupations de l'avenir.

Les pilotes, pourtant en première ligne lorsqu'il s'agit de sécurité ont répondu aux abonnés absents ou s'en sont tout simplement remis aux avocats de leurs syndicats respectifs.

Pourtant Colmar n'est pas si loin et comble d'à propos, les débats du tribunal installé juste en bout de piste de l'aérodrome étaient parfois troublés par le bruit des réacteurs d'un Biz-jet au décollage.

Allez donc! Quelques pilotes sont tout de même venus témoigner.

Il y a avait d'un côté ceux convoqués comme témoins d'une manière très officielle par le Parquet, Airbus ou la DGAC et de l'autre ceux qui avaient endossé l'uniforme des experts judiciaires. Et puis enfin, quelques rares courageux cités par les parties civiles, un peu perdus dans une telle assemblée. Perdus aussi parmi les rangées de chaises vides, deux ou trois anciens pilotes, auditeurs patients. Enfin, Michel Asseline, témoin privilégié de l'autre « affaire Airbus » jugée à Colmar avait tenu à être présent.

Pourquoi ce désintérêt d'une profession pour le premier et sans doute le seul procès aéronautique d'une telle ampleur jamais organisé en France ? Où la DGAC, pourtant si souvent montrée du doigt pour sa manière de gérer la sécurité aérienne et Airbus, si critiqué par certains pour ses choix techniques étaient présent et accusés ?

En marge, Colmar pouvait être un lieu et une période propices à éclaircir bien des contentieux que des professionnels donnent l'air de se complaire à maintenir bien vivaces. Une occasion manquée de dépasser le factuel et au-delà du procès d'un accident, permettre un débat fructueux comme par exemple sur la crise sécuritaire traversée l'été dernier. Le web aussi pouvait permettre d'autres échanges qui n'ont pas plus eu lieu au-delà de quelques réflexions égocentriques.

Durant les débats, combien de fois a-t-on entendu le président ou le procureur poser des questions commençant par la formule : Vous, en tant que pilote, comment réagissez-vous à tel ou tel autre problème ?

Preuve d'une très réelle volonté de savoir, de comprendre de la part des juristes pour mieux cerner un domaine complexe. Et les « seigneurs » n'étaient pas là !

Alors, faut-il comprendre qu'un cockpit est tellement isolé du monde extérieur que ce qui se passe dans celui d'à côté n'intéresse guère ? Qu'un procès qui dure 9 semaines n'est pas encore assez long pour permettre à certains de trouver une seule journée de libre ?

Humblement, je pense que la sécurité reste bien l'affaire de tous ainsi que Jacques Rantet l'a résumé par ces mots: « Un accident, ça peut arriver même aux meilleurs ! »

 [Retour à la liste](#)

 [Retour au sommaire](#)