

COMORES CRASH AÉRIEN DE 2009 : PROCÈS DE LA YEMENIA À PARIS

Des experts à la barre

Des experts aéronautiques sont de nouveau entendus aujourd'hui lors du procès de la Yemenia, après les légistes et anciens pilotes la semaine dernière.



Les recherches, menées avec l'aide des Fazsoi, avaient été conduites au large de Grande Comore, à une dizaine de kilomètres des côtes, dans la zone présumée du crash.



Les boîtes noires de l'appareil avaient été récupérées. (Photos d'archives Emmanuel Grondin)

La deuxième semaine du procès de la Yemenia reprend avec une nouvelle audition d'experts aéronautiques qui se pencheront sur les conditions de l'accident d'avion survenu, dans la nuit du 29 au 30 juin 2009, au large des Comores. 152 personnes sont mortes dans ce crash aérien. La compagnie est notamment jugée pour « homicide involontaire ».

Les audiences sont programmées sur quatre semaines, jusqu'au 2 juin. Les dernières ont permis d'entendre deux membres d'une unité spécialisée de l'Institut de recherche criminelle de la gendarmerie nationale (IRCGN). Ils s'étaient rendus dans l'archipel pour analyser les dépouilles des victimes.

25 corps avaient été charriés par un fort courant marin vers la Tanzanie où ils ont été retrouvés une semaine plus tard. Les autres, la majorité, ont été repêchés deux mois après le crash, à 1 200 mètres

de profondeur, à côté des débris de la carlingue.

Au total, 111 corps ou fragments de corps ont été identifiés. « Les éléments dentaires, l'ADN, une particularité anatomique, les empreintes digitales, un seul de ces éléments peut permettre d'identifier formellement une victime », a résumé un expert.

Aucune d'entre elles ne portait de gilet de sauvetage. Elles sont décédées de « polytraumatismes majeurs par décélération brutale », soit le moment où l'avion a heurté l'eau à forte vitesse : « Cela entraîne de multiples fractures, des lésions d'organes majeures, des hémorragies ».

Trois corps retrouvés en Tanzanie et cinq aux Comores ne présentaient cependant « pas de lésion ni de fracture » : « malgré la dégradation du temps, on retrouve des signes évocateurs de noyade ». Certains passagers ont peut-être survécu à l'accident. La seule rescapée, Bahia Bakari, a mentionné dans un

livre et lors de ses auditions avoir entendu des appels lorsqu'elle se trouvait accrochée à un débris de l'appareil, en plein océan.

Une « succession d'erreurs de manipulation »

La jeune femme qui a perdu sa mère dans cet accident avait souffert de brûlures au niveau des pieds. Les experts estiment que ces blessures « ne peuvent qu'être dues à un court-circuit et au kérosène » qui auraient produit des flammes juste après le crash, écartant l'hypothèse d'un incendie à bord par exemple.

Les conditions de pilotage ont aussi été scrutées au cours de ce procès hors-norme pour les Comores. Une vidéo de reconstitution des quinze dernières minutes du

vol, réalisée à partir des enregistrements de vol, a été diffusée, les communications des pilotes également.

Les boîtes noires avaient été récupérées à 1 200 mètres de profondeur, près de deux mois plus tard. Envoyées en France, elles avaient été analysées par le Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA).

« Pour nous, l'accident est dû au pilotage de l'avion », avait résumé Michel Beyris, coauteur avec Éric Brodbeck d'un des rapports d'enquête. Il y a eu une « succession d'erreurs de manipulation » qui ont entraîné une perte de contrôle de l'avion suivie « d'une incapacité à réaliser des manœuvres d'urgence ».

La compagnie aérienne est accusée de n'avoir pas formé suffisamment ses pilotes. « Ils ont eu une grosse pression temporelle, au dernier moment, ils ont dû changer de piste et cela les a fait stresser », a écrit un expert, évoquant les « contacts radio laborieux » avec le

contrôleur, à « l'anglais succinct », et des « turbulences [...] sévères ». L'enregistrement ne montre pas non plus d'échange entre le pilote et son copilote, ni de trace de « briefing » pourtant habituel avant la manœuvre.

Les conditions climatiques compliquées, avec de fortes rafales de vent, et le manque d'éclairage de la piste de l'aéroport de Moroni ont été rappelés pour comprendre les difficultés des pilotes au moment d'effectuer leurs manœuvres.

Des familles des victimes ont, elles, évoqué au cours de la procédure longue de treize ans le mauvais état des avions mis à disposition par la Yemenia pour ses vols à destination des Comores. L'Airbus impliqué dans le crash aérien était entré en service en 1990, utilisé par la Yemenia dès 1999. Propriété du loueur ILFC, il avait accumulé près de 53 000 heures de vol.

Frédéric BANC
avec l'AFP

MAURICE UN PREMIER MILLÉSIME LANCÉ EN 2017

Du vin et des litchis

Un œnologue mauricien a lancé un vin élaboré avec des litchis.

Le vin, Alexander Oxenahm est tombé dedans dès l'enfance. « Je viens d'une famille de producteurs. Mon grand-père a fait du vin à Maurice en 1932 à partir de raisins secs et mon père, ensuite, avec du concentré de mout. J'ai baigné dans cette atmosphère dès mon plus jeune âge », raconte-t-il. « J'accompagnais mon père dans sa fabrique de vin de Port-Louis ».

Aujourd'hui, c'est du côté de Mare-à-Vacoas, au sud de Curepipe, que l'œnologue de formation s'est installé pour se lancer dans une production originale. « Authentique », dit-il. « Je voulais faire un vin 100 % mauricien. Comme le climat n'est pas vraiment favorable à la viticulture, j'ai décidé de me lancer dans un vin typique avec des fruits de litchi ».

Une quinzaine d'années ont été nécessaires pour qu'Alexan-

der mûrisse son projet, réalisant de nombreux essais, notamment sur la fermentation du petit fruit rouge. « La matière première n'est pas la même que pour la fabrication du vin traditionnel. Il m'a fallu un peu de temps pour comprendre le process », admet-il.

Des fruits non traités

Après la récolte du litchi, son épluchage et son dénoyautage, le fruit est pressuré puis élevé en barrique de chêne entre neuf et douze mois avant d'être tiré. « Nous avons six cuves au total, de 1 500 et de 3 000 litres, pour la fermentation et la clarification. »

« Nous plaçons une certaine quantité de fruits dans une chambre froide négative afin de pouvoir vinifier toute l'année », précise le producteur, « des lit-

chis qui ne sont pas traités ». Le premier millésime a été commercialisé en 2017. « Nous sommes à + 30 % en volume sur les premières années. Mais nous ne sommes qu'au début de l'aventure ».

Une dizaine de personnes travaillent sur le site de Takamaka d'où sortent les différents produits, blancs ou rosés, moelleux ou secs. Ceux-ci sont vendus essentiellement sur le marché mauricien, à des cavistes, auprès de restaurants ou d'hôtels qui souhaitent faire découvrir un vin original à leurs clients. « C'est un vin exclusif. Nous sommes les seuls à élaborer du vin avec du litchi. C'est ce côté unique que les gens recherchent, cet aspect authentique aussi », détaille-t-il en bon commercial. En termes d'arôme, « on est très proche d'un muscat ». Avis aux amateurs modérés.

F.B.



Alexander a grandi dans l'univers du vin à Maurice. (Photo Gabrielle McGregor)



L'arôme du vin de litchi est proche de celui d'un muscat.