

TITRE VI

LES RESPONSABILITES

PLAN DU TITRE VI:

CHAPITRE 1: LE DROIT APPLICABLE

CHAPITRE 2: LES PERSONNES MISES EN EXAMEN

CHAPITRE 1^{er}: LE DROIT APPLICABLE

En raison de la durée de la procédure et des modifications législatives intervenues depuis la date de l'accident, il convient de dresser un état du droit pénal applicable.

A la date des faits, les infractions délictuelles et contraventionnelles d'homicide et blessures involontaires étaient prévues et réprimées par les articles 319, 320 et R40 du Code Pénal ainsi rédigés:

Article 319: "Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements, aura commis involontairement un homicide ou en aura été involontairement la cause, sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de 1.000 Francs à 30.000 Francs".

Article 320: "S'il est résulté du défaut d'adresse ou de précaution des blessures, coups ou maladies entraînant une incapacité totale de travail pendant plus de trois mois, le coupable sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de 500 Francs à 20.000 Francs ou de l'une de ces deux peines seulement".

Article R40: "Seront punis d'un emprisonnement de dix jours à un mois et de l'amende prévue pour les contraventions de 5^{ème} classe ou de l'une de ces peines seulement :

4 ° : Ceux qui, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements, auront involontairement été la cause de blessures, coups ou maladies n'entraînant pas une incapacité totale de travail personnel supérieure à trois mois".

Ces textes ne distinguent pas selon la gravité de la faute commise, dès lors que l'existence d'un lien de causalité entre cette faute et le dommage est certaine.

Tel était l'état du droit au moment de l'accident.

Deux réformes d'importance sont intervenues depuis lors:

1. Par les lois du 22 juillet 1992 et la loi d'adaptation du 16 décembre 1992, a été publié le nouveau Code Pénal entré en vigueur le 1^{er} mars 1994.

Le droit des infractions involontaires a été sensiblement modifié.

Tout d'abord, le Code Pénal, dans son article 121-2, a instauré la responsabilité pénale des personnes morales, dans les cas prévus par la Loi ou le règlement, pour les infractions commises pour leur compte, par leurs organes ou représentants, cette responsabilité n'excluant pas celle des personnes physiques auteurs ou complices des mêmes faits.

Le Code Pénal a également redéfini globalement les délits non intentionnels dans son article 121-3 : "Il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, sauf si l'auteur des faits a accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait".

Parallèlement, les délits d'homicide et blessures involontaires ont fait l'objet d'une nouvelle définition résultant des articles 221-6, 221-7, 222-19, 222-20, 222-21 du nouveau Code Pénal. Les peines ont été sensiblement augmentées :

- trois ans d'emprisonnement et 300.000 Francs d'amende pour le délit d'homicide involontaire; cinq ans et 500.000 Francs d'amende en cas de manquement délibéré à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements;
- deux ans d'emprisonnement et 200.000 Francs d'amende pour le délit de blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail pendant plus de trois mois ;
- trois ans d'emprisonnement et 300.000 Francs d'amende en cas de manquement délibéré.

Dans ses articles 221-7 et 222-21, le nouveau Code Pénal prévoit expressément que les personnes morales peuvent se voir reprocher pénalement ces délits.

Il est admis que, sous réserve de la notion de "manquement délibéré" intervenant comme circonstance aggravante, la définition des délits non intentionnels n'a pas été fondamentalement bouleversée, même si une plus forte répression interdit d'en faire application aux faits commis avant le 1^{er} mars 1994, date d'entrée en vigueur du nouveau Code.

Dans le domaine contraventionnel, l'article R40 a été remplacé par les articles R625-2 et suivants ainsi rédigés:

Article R625-2: "Hors le cas prévu par l'article 222-20 (*manquement délibéré*), le fait de causer à autrui, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements, une incapacité totale de travail d'une durée inférieure ou égale à trois mois est puni de l'amende prévue par les contraventions de la 5^{ème} classe".

Article R625-3: "Le fait, par un manquement délibéré à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements, de porter atteinte à l'intégrité physique d'autrui sans qu'il en résulte d'incapacité totale de travail est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 5^{ème} classe".

L'article R625-4 prévoit les peines complémentaires applicables et l'article R625-5 dispose que les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement de ces contraventions.

Ainsi, pour les faits dont nous sommes saisis, les pénalités délictuelles plus fortes du nouveau Code Pénal ne sauraient s'appliquer. De même, il n'est pas possible de rechercher la responsabilité pénale des personnes morales, une telle responsabilité n'étant pas prévue par la loi au moment des faits.

Il convient enfin de relever que selon le principe "*non bis in idem*", une même faute pénale ayant causé des préjudices corporels distincts, comme en l'espèce, ne peut être sanctionnée que d'une peine correspondant à la qualification la plus élevée (dans ce cas la qualification d'homicide involontaire), et non par autant de peines qu'il y a de victimes.

2. La loi du 10 juillet 2000 dite "*Loi Fauchon*"¹ est venue sensiblement modifier le droit applicable aux infractions non intentionnelles sans toutefois modifier les pénalités applicables (sous réserve de la conversion en euros des peines d'amende).

L'article 121-3 du Code Pénal modifié définit désormais les infractions délictuelles non intentionnelles de la façon suivante :

"Il y a également délit lorsque la loi le prévoit en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.

Dans le cas prévu à l'alinéa qui précède, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer".

Les articles qui prévoient et répriment les délits d'homicides et blessures involontaires font expressément référence à cette nouvelle définition en stipulant : "Le fait de causer, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3...". Le reste des articles n'a pas subi de modification par rapport à la rédaction issue du nouveau Code Pénal.

Les incidences de la loi du 10 juillet 2000 sur la responsabilité pénale des personnes morales ne seront pas examinées ici, cette responsabilité ne pouvant être recherchée dans la présente affaire pour les motifs déjà exposés.

Cette loi, qui tend à restreindre la responsabilité pénale des personnes physiques notamment en cas de lien de causalité indirecte entre la faute et le dommage, est incontestablement plus douce et donc d'application rétroactive (Cass. Crim. 5 septembre 2000).

En conséquence, la responsabilité pénale des personnes physiques susceptibles d'être impliquées dans la présente affaire devra être examinée au regard des dispositions de l'article 121-3 du Code Pénal issu de la loi du 10 juillet 2000, les pénalités applicables restant toutefois régies par les dispositions plus douces résultant des articles 319 et 320 de l'ancien Code Pénal en vigueur au moment des faits.

Il ne fait aucun doute que, selon le sens communément donné à l'acception et au vu des débats parlementaires, tous les mis en examen ont qualité d' "auteur indirect", c'est-à-dire qu'ils ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage.

Leur responsabilité pénale ne saurait donc être retenue que s'il est démontré² qu'ils ont commis la faute qualifiée de l'article ci-dessus.

¹ Du nom du sénateur qui a déposé la proposition de Loi.

Cette faute qualifiée peut être:

- une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement;
- ou
- une faute caractérisée qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer.

Comme l'indique implicitement le Parquet dans son réquisitoire définitif, les poursuites reposent sur des présomptions de faute du second type [D28825].

Nous avons toujours considéré que la loi Fauchon n'entraverait pas les poursuites dans cette affaire.

En effet, le monde de l'aviation commerciale civile met, et c'est heureux, la sécurité au centre de ses préoccupations, et ce, depuis de nombreuses années.

Les multiples développements de cette procédure illustrent parfaitement cette particularité

Cette vigilance exceptionnelle à l'égard des questions de la sécurité des vols, et en particulier pendant les phases critiques comme une approche, devrait à mon sens permettre de retenir la faute qualifiée.

Nous ne pouvons donc que souscrire au raisonnement du Parquet lorsqu'il écrit que "chaque personne qui intervient dans ce domaine ayant nécessairement connaissance de la gravité du risque attaché au non respect des mesures de prévention mises en œuvre".

*

* *

² Au stade de l'instruction, comme indiqué dans notre propos liminaire, il s'agit de déterminer si des charges d'une telle faute sont réunies.

CHAPITRE 2:

LES PERSONNES MISES EN EXAMEN:

I. Monsieur Pierre-Henri GOURGEON.

Monsieur Pierre Henri GOURGEON a été Directeur Général de l'Aviation Civile du 25 juillet 1990 au 12 juillet 1993.

Il est diplômé de l'Ecole Polytechnique, de l'Ecole Supérieure d'Aéronautique et de l'Ecole de pilotage de l'armée de l'air. Il a occupé plusieurs fonctions dans des cabinets ministériels, notamment de mi-1988 à mi-1990 au sein du Cabinet du Ministre des Transports où il était chargé des questions aéronautiques.

Il avait donc une expérience incontestable en matière de transport aérien avant de passer directeur de la D.G.A.C.

Le principal grief qui lui est reproché est de ne pas avoir œuvré en faveur d'une transposition en droit interne de la norme OACI sur les GPWS.

Ainsi que nous l'avons exposé au titre V, chapitre 2, il résulte de la procédure de lourdes présomptions que l'absence à bord de l'aéronef ait joué un rôle causal dans l'accident.

A l'appui de sa défense, il prétend qu'il n'a "été informé de l'existence de cette résolution [Annexe 6.15. de la Convention de Chicago] qu'au lendemain de l'accident... et qu'il "n'a jamais lu de manière détaillée les annexes de la Convention de Chicago, en particulier celles traitant du GPWS..." [D 15623].

S'il n'a pu être effectivement établi que l'intéressé a été informé par ses subordonnés de l'absence de transposition dans la réglementation française de la norme OACI rendant obligatoire l'emport du GPWS, il n'en demeure pas moins qu'en sa qualité de Directeur de la DGAC, possédant une vaste expérience des questions aéronautiques, il avait pour attribution "d'assurer la *sécurité* et la *régularité de la navigation aérienne...* d'élaborer les programmes de recherche, d'étude et de construction relatifs aux aéronefs civils et aux systèmes de navigation aérienne et d'en suivre l'évolution" (cf. décret du 2 juillet 1985 D15543)

Il est établi que par sa formation et ses fonctions successives dont celle de Directeur Général au moment de l'accident, M. Pierre-Henri GOURGEON avait autorité et compétence pour faire transposer dans la réglementation française la norme fixée par l'annexe 6 de la Convention de Chicago.

Il résulte de la procédure que dès 1986, c'est l'absence de réglementation qui constitue pour AIR INTER l'un des arguments essentiels de décision de ne pas installer de GPWS. L'arrivée de l'AIRBUS A320 en 1988, lui aussi équipé de la "full-provision", ne modifiera pas cette position.

M. GOURGEON a fait plaider que ce grief traduit une ingérence de la Justice dans le domaine réservé du pouvoir exécutif. Or il n'appartiendrait pas à l'autorité judiciaire de dicter sa conduite au pouvoir exécutif, en particulier de lui imposer de prendre des décrets ou arrêtés.

Cette question a donné lieu à des avis contradictoires et très argumentés des Professeurs CARCASSONNE (pour le compte de MM. GOURGEON et FRANTZEN) et TROPER (pour le compte du Syndicat National des Pilotes de Ligne).

Nous répondrons simplement que le Code Pénal s'applique aux hauts-fonctionnaires, comme aux autres citoyens et que la question ne se pose pas en termes d'immunité, juridiquement infondée, ni de séparation des pouvoirs, dès lors que le rôle de la Justice se limite à examiner un fait remontant à presque 14 ans sous l'angle de la seule Loi pénale.

Or, en l'état des éléments rapportés et en particulier les avis techniques émis par les experts, il convient d'observer qu'il existe des charges suffisantes justifiant que la juridiction de jugement en soit saisie, la responsabilité de M. Pierre-Henri GOURGEON en sa qualité de Directeur Général pouvant être engagée sans que soient méconnus les problèmes juridiques complexes qui y sont associés et qui devront, le cas échéant, être soumis au débat public.

A l'instar du Parquet, nous considérons que les autres griefs reprochés à M. GOURGEON manquent quelque peu de solidité.

II. Monsieur Claude FRANTZEN:

Diplômé de l'Ecole Polytechnique et de l'Ecole Supérieure de l'Aéronautique, M. Claude FRANTZEN a commencé sa carrière comme ingénieur d'essais au Centre d'Essais en Vol, chargé plus spécialement des commandes de vol et pilotes automatiques. Il a suivi une formation de pilote de transports militaires.

Il a rejoint la SGAC, devenue DGAC, en 1966 en sa qualité d'adjoint du Directeur du Programme Concorde puis chef du Bureau du Matériel Volant chargé de la certification des aéronefs, avant d'être nommé sous-directeur technique à la Direction des Transports Aériens. Ce service traitait de la sécurité dans le domaine de la conception, de la fabrication, de l'entretien et de l'exploitation des aéronefs. Cette sous-direction est devenue une composante du SFACT.

Il a été nommé chef du Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique (SFACT) en 1989 et a exercé ces fonctions jusqu'au 1^{er} octobre 1994.

Sa formation et son parcours professionnel attestent qu'outre l'autorité que lui conféraient ses fonctions de chef du SFACT, il avait toutes les compétences pour les exercer en connaissance de cause.

D'ailleurs, les explications qu'il a été conduit à fournir lors des interrogatoires montrent qu'il avait la maîtrise des dossiers relevant de son autorité. Dès sa première comparution, il a rappelé les missions du SFACT :

- tutelle de l'aviation légère;
- formation des pilotes par l'Etat ;

- fonction de réglementation et de contrôle, cette dernière fonction couvrant la totalité des interventions de l'Etat en matière de sécurité aérienne, à l'exception des aéroports et de la circulation aérienne.

Rappelons que la DGAC exerce une tutelle technique sur les compagnies, notamment par le Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique qui, comme son nom l'indique, est chargé de l'ensemble des questions relatives à la formation aéronautique, de la gestion des moyens nécessaires à cette formation, de l'établissement et de l'application de la réglementation relative au personnel navigant, à la construction, l'entretien et l'exploitation des aéronefs civils.

A ce titre, ce service traite aussi des questions relatives à la sécurité de l'aéronef en vol, en particulier pour ce qui relève de sa conception, sa construction, son entretien, sa conduite et son utilisation.

Il est donc manifeste que ce service joue un rôle majeur dans le domaine de la sécurité du transport aérien.

La commission d'enquête administrative a du reste souligné ce rôle important comme celui de l'Organisme du Contrôle en Vol (OCV).

En sa qualité de directeur du SFACT pendant une période où il aurait pu agir efficacement, il se voit essentiellement reprocher de ne pas avoir mis en œuvre les moyens dont il disposait pour faire transposer dans la réglementation nationale la norme OACI sur le GPWS.

M. Claude FRANTZEN a expliqué que lorsqu'il est devenu sous-directeur technique à la Direction des Transports Aériens dans les années 1975-1976, son service était associé à la préparation de ce qui allait devenir l'annexe 6 de la Convention, et plus particulièrement de l'amendement relatif à l'emport du GPWS. Il précisera même: *"Je savais qu'il s'agissait d'une norme"*.

Selon lui, c'est bien une erreur administrative qui a conduit son service à formuler une réponse en 1987 pouvant laisser croire que la FRANCE ne notifiait aucune "différence" sur l'annexe 6 alors qu'en réalité la position française n'avait pas changé depuis 1977.

Il a ajouté qu'il n'y avait eu aucun débat d'ordre technique au sujet du GPWS en 1987, alors que c'est bien *"le SFACT dont les conclusions techniques pouvaient conduire à l'adoption d'une réglementation ; le GPWS ne faisait plus partie des sujets majeurs d'actualité traités par (son) service et ce depuis que la France avait arrêté sa position en 1977"*.

Il semble effectivement résulter du dossier que si dans la période 1975-78 la question de l'emport du GPWS a fait partie des préoccupations du SFACT, tel n'a plus été le cas jusqu'au début des années 1990.

M. FRANTZEN se trouvait en tous cas aux premières loges dans la tentative faite en 1977 de se mettre en conformité avec la norme OACI et il ne pouvait donc ignorer ni l'intérêt technique du GPWS, ni l'exception française, ni les progrès accomplis par SUNDSTRAND, ni les enjeux de sécurité.

Nous ne nous prononcerons pas sur l'analyse du Parquet qui considère que l'abandon du projet d'arrêté était motivé par des raisons techniques. Le revirement soudain de la DGAC dans une démarche qui semblait bien résolue n'a, à mon sens, pas été élucidé à travers cette information.

Le débat sur le GPWS semble avoir été relancé au sein de la DGAC à partir de fin 1989. Une note du 27 novembre 1989 (D6729) du service réglementation de la Direction de la Navigation Aérienne fait état des alarmes intempestives en phase d'approche et demande avis aux destinataires (les compagnies AIR FRANCE, AIR INTER, UTA), cette question devant être débattue lors d'une réunion prévue en juin 1990.

Mais c'est surtout une demande de renseignements adressée par l'OACI le 11 septembre 1991 à la DGAC qui va relancer le problème. Cette demande (D7869) fait état d'une réduction du nombre des accidents liés au relief depuis que les normes et pratiques recommandées de l'annexe 6 de l'OACI relatives au GPWS sont devenues applicables.

Mais elle déplore la persistance d'accidents mortels et cherche à en déterminer les causes en adressant un questionnaire sur les équipements en GPWS et le rôle joué en cas d'accident.

La DGAC a relayé ce questionnaire auprès des compagnies et c'est dans ces circonstances que sera constaté le non équipement de la flotte AIR INTER après la malencontreuse note du 5 novembre 1991 (D7270) de l'Organisme du Contrôle en Vol (OCV) signalant par erreur que le GPWS était bien installé sur les avions AIR INTER mais désactivé.

M. FRANTZEN a rappelé (D15637) que, par une note du 24 janvier 1990, M. MESURE avait proposé à son comité d'experts un projet rendant obligatoire le GPWS, estimant que *"la crédibilité du GPWS sur le plan technique mais aussi au plan de la mise en oeuvre par les équipages allait devenir convaincante"*.

Sur la question spécifique de l'équipement en GPWS des avions AIR INTER, M. FRANTZEN, rejoignant en cela M. GOURGEON, a déclaré ne pas savoir, précisant que si la question lui avait été posée, il aurait émis l'hypothèse que les A320 d'AIR INTER étaient équipés et que ce n'était pas une des questions qui étaient abordées avec AIR INTER.

Sur cette explication, il faut observer que si M. FRANTZEN supposait que les avions d'AIR INTER étaient équipés du GPWS, la réticence de la DGAC à ne pas imposer cette norme internationale paraît étonnante à une époque où AIR INTER était en réalité la seule compagnie à ne pas avoir équipé ses avions. On pouvait s'attendre à ce que, si la DGAC ne précède pas les évolutions techniques, elle n'ait au moins aucune réticence à les accompagner.

Il faut ajouter à cela que c'est par un arrêté du 21 juin 1988 que M. FRANTZEN a autorisé AIR INTER à exploiter l'A320 avec un équipage de deux pilotes (D5364), décision qui avait contribué à un vif débat sur la sécurité au sein de la compagnie.

La question du GPWS a nécessairement été abordée, les A320 étant tous dotés de la "fullprovision".

Une note antérieure de M. SENTEN, chef adjoint au Centre Technique à AIR INTER, en date du 24 mars 1986, demandait l'équipement en GPWS des avions dotés de la full-provision (les A300 et les M100 à l'époque de sa note), et la réponse de M. CAUVIN du 7 août 1986 faisait valoir que la réglementation n'imposait pas un tel équipement, ce qui paraissait motiver la décision de non installation.

Or, très curieusement, lorsqu'on demande à M. FRANTZEN ce qu'il pense de la lettre de l'OCV mettant l'accent sur la nécessité accrue du GPWS en équipage à deux, il considère cette position comme *"raisonnable"*, *"le paramètre équipage à deux (lui) paraissant devoir être pris en compte bien que personne n'ait soulevé cette question lors des nombreuses consultations organisées autour de l'équipage à deux"*.

C'est finalement l'accident du 20 janvier 1992 qui va précipiter les événements et conduire M. Claude FRANTZEN à demander à AIR INTER de procéder à l'installation du GPWS sur ses avions par un courrier du 1^{er} juin 1992.

Ces éléments constituent des charges suffisantes pour renvoyer M. Claude FRANTZEN devant les juges du fond.

Comme pour Monsieur GOURGEON, et suivant en cela le Parquet, nous considérons que les griefs annexes formulés contre M. FRANTZEN n'ont pas de base suffisamment solide.

III. Monsieur Daniel CAUVIN:

Ingénieur de formation, M. Daniel CAUVIN est titulaire du brevet de pilote professionnel. Il a débuté sa carrière à AIR FRANCE en 1961 et s'est occupé pendant cinq ans de la formation des navigants. Il a ensuite été nommé adjoint au chef du secteur long courrier. De 1969 à 1974, il est directeur de l'Ecole de Pilotage Amori de la Grange qui formait environ 300 personnes par an pour les compagnies françaises et d'Afrique francophone. C'est durant cette période qu'il a été contacté par AIR INTER et finalement nommé le 6 janvier 1975 directeur du matériel, fonction qu'il occupera jusqu'en fin 1982.

Le Président Directeur Général de l'époque ayant décidé de réorganiser la direction de la compagnie par création de deux postes de directeur général adjoint, l'un chargé des problèmes administratifs et financiers, l'autre des problèmes techniques, Daniel CAUVIN a été nommé à ce dernier poste qu'il a occupé jusqu'au 13 octobre 1988, date à laquelle il a été nommé Inspecteur Général d'AIR INTER avant de quitter l'entreprise en septembre 1989.

Selon ses propres déclarations, il a constaté dès son arrivée à AIR INTER que *"le GPWS était déjà une préoccupation de cette compagnie"*. Cette question était attentivement suivie par la Direction de l'Exploitation et le service des études de la Direction du Matériel. La Direction du Matériel avait été chargée de certaines expérimentations du GPWS sur des avions de la flotte, des contacts périodiques étant maintenus à ce sujet avec la DGAC.

Une note du SFACT du 24 avril 1978 est parvenue le 24 avril 1978 à AIR INTER. Elle fait le point sur les avertisseurs de proximité de sol (APS : nom français du GPWS), et notamment les défauts liés en particulier aux alarmes intempestives. Mais elle en relève aussi les avantages en des termes qui s'adaptent particulièrement bien aux circonstances de l'accident du 20 janvier 1992 : *"Si la technologie de Z'APS et ses défauts actuels empêchent l'APS de tenir toutes ses promesses, il reste néanmoins le garde fou pour les cas où une faute grave a été commise et a placé l'avion dans une position dangereuse. C'est ainsi que l'APS sera le dernier rappel à l'ordre dans le cas d'un équipage saturé qui n'arrive plus à analyser les instruments lui indiquant que l'aéronef se trouve dans un domaine dangereux"*.

La note concluait à la nécessité de continuer son développement et de supprimer le plus possible de défauts avant d'envisager sa réglementation (D6738).

Postérieurement à cette note, le constructeur du GPWS continuera à développer et à améliorer son produit en commercialisant successivement des GPWS de type Mark I, II, III, V et VII.

Mais, selon les propres déclarations de M. Daniel CAUVIN, le Centre Technique a cessé d'alimenter sa direction en informations sur le GPWS jusqu'à la note de M. SENTEIN du 24 mars 1986.

Cette note déjà évoquée fait état de la fiabilité du système, d'un taux de fausses alarmes acceptable, du caractère obligatoire du GPWS aux Etats-Unis. M. SENTEIN demande en conséquence l'accord pour installer le GPWS sur les avions ayant la full-provision.

M. CAUVIN répond le 8 août 1986 qu'il a été décidé de ne pas équiper la flotte de GPWS après étude du dossier et *"étant donné que la réglementation ne rend pas obligatoire l'installation de ce système en France"*. Il reconnaît qu'il n'y a pas réellement eu constitution de dossier mais indique que la note de M. SENTEIN a été débattue lors d'une réunion hebdomadaire avec le Directeur de l'Exploitation Aérienne, des représentants du Centre Technique et de la Direction du Matériel.

Par cette réponse, M. CAUVIN semble admettre que sa décision, à ce moment là, n'était pas réellement fondée sur des considérations techniques prenant en compte l'évolution du matériel soulignée par M. SENTEIN. On ne trouve pas trace des renseignements qu'il aurait recherchés pour porter une appréciation argumentée à la demande très clairement formulée de M. SENTEIN.

Il apparaît que ce refus exprimé par M. CAUVIN le 8 août 1986 va constituer la doctrine de la compagnie sur le GPWS. L'absence de réglementation n'était pas un argument suffisant pour justifier un tel refus alors même que la plupart des compagnies avait adopté ce dispositif et qu'AIR INTER avait su prendre l'initiative d'installer le H.U.D. sans attendre les recommandations de l'administration.

M. CAUVIN admet que *"cette décision relevait de (son) niveau de responsabilité"* et précise que jusqu'à son départ de la compagnie en septembre 1989, la question du GPWS n'a jamais été débattue au comité de direction auquel il participait avec le directeur des avions nouveaux.

Il résulte des éléments ci-dessus rapportés des charges suffisantes pour ordonner le renvoi de M. Daniel CAUVIN devant la juridiction de jugement.

IV. Monsieur Jacques RANTET:

M. Jacques RANTET a effectué l'intégralité de sa carrière aéronautique à AIR INTER où il a été embauché le 15 janvier 1965.

Il y a occupé successivement les fonctions suivantes:

- pilote;
- responsable de la formation des pilotes en ligne (1974-1975);
- adjoint au chef du secteur A300;
- chef du secteur A300 (1984-1985) ; chef de l'équipe de marque A320 (septembre 1987);

- chef du secteur A320 (mars 1988) ;
- chef du personnel navigant adjoint (juin 1988) ;
- chef du centre de vol, personnel navigant technique (1^{er} janvier 1989) ;
- directeur de l'exploitation aérienne (1^{er} janvier 1991).

Par ailleurs, il est qualifié sur tous les appareils de la flotte AIR INTER, sauf Caravelle 12.

C'est dire s'il connaît bien les problèmes de formation des équipages et les contraintes spécifiques liées à la mise en ligne d'avions nouveaux. Il dit lui-même que *"le personnel navigant souhaitait ardemment que le directeur de l'exploitation soit un navigant et non un personnel sol"*. C'était devenu le cas à partir de 1986.

M. RANTET a démissionné de sa fonction de directeur en avril 1992, l'accident ayant provoqué un grave traumatisme au sein de la Compagnie.

Monsieur RANTET s'est vu reprocher le grief de défaut d'installation de GPWS, mais ainsi que le démontre le Parquet dans son réquisitoire définitif, il ne paraît pas établi qu'il ait personnellement joué un rôle dans cette décision, ni même qu'il ait été informé d'un éventuel débat interne sur ces questions.

En revanche, il n'est pas discuté que la Direction de l'Exploitation Aérienne avait la compétence et l'autorité pour imposer au sein de la Compagnie des normes relatives à l'appariement des équipages.

C'est d'ailleurs ce qui a été fait en avril 1992.

Le cursus professionnel de M. RANTET illustre bien qu'il avait toutes les compétences pour assumer ses fonctions de direction en parfaite connaissance de cause. Son expérience sur A320 comme chef de secteur, chef du personnel navigant adjoint, chef du centre de vol en atteste.

En sa qualité de chef de l'équipe de marque, il a été associé à la mise en oeuvre des formations, au choix des moyens d'instruction, à la préparation de la mise en ligne de l'A320, à l'élaboration des procédures d'utilisation et à la rédaction des manuels d'instruction.

Il n'est ainsi pas contestable qu'il avait les compétences et l'autorité nécessaires pour fixer les modalités de composition des équipages et donc, comme le disent les experts, de *"prévoir d'associer un pilote récemment qualifié avec un autre pilote nettement plus expérimenté"*.

M. RANTET a essentiellement objecté que :

- le nombre d'heures de vol n'est pas un paramètre significatif, mais plutôt le nombre d'approches réalisées par un pilote ;
- les contraintes auraient fortement pénalisé l'exploitation compte tenu de la cadence d'arrivée des avions, de telles contraintes n'existaient d'ailleurs dans aucune compagnie ;
- aucune réglementation ne fixe de restriction dans ce domaine.

Il explique la fixation d'une norme en avril 1992 par la nécessité de rassurer les utilisateurs, y compris les pilotes, après le traumatisme provoqué par l'accident.

Il convient d'observer l'avis convergent des experts, rejoignant celui de la commission d'enquête et plus particulièrement celui des experts en facteurs humains qui évaluent à 800 heures le temps

nécessaire pour que les pilotes se soient construits une représentation précise de leur savoir faire et de leurs limites (dires de M. AMALBERTI).

La difficulté liée à la cadence d'arrivée des avions relève d'un choix d'exploitation qui ne saurait exonérer la compagnie des problèmes de sécurité. D'ailleurs, ce qui est énoncé comme difficile ou impossible en janvier 1992 devient possible et réalisable en août 1992. En réalité, et ce n'est pas contesté, le paramètre de l'expérience des pilotes n'était pas du tout pris en compte pour former les équipages alors même que l'A320 était de conception très nouvelle et que son exploitation à deux pilotes avait soulevé des difficultés que Jacques RANTET n'ignorait pas.

Enfin, le fait que la réglementation ne fixe pas de norme ne saurait être retenu dans la mesure où l'absence de règle n'exonère pas des obligations de prudence fixées par le droit pénal général dès lors que ces règles de prudence sont perceptibles, connues et de nature à prévenir les accidents. L'adoption d'une norme trois mois après l'accident n'est pas en soi la preuve que l'absence de règle était fautive, mais seulement la démonstration que l'accident dans l'analyse de ses causes a fait apparaître à l'évidence le manque de qualification combinée de l'équipage. D'une certaine façon, c'est à l'honneur de la compagnie d'avoir admis cette évidence et d'y avoir apporté rapidement une réponse technique adaptée.

Ces éléments à charge justifient le renvoi de M. RANTET devant les juges du fond.

V. Monsieur Bernard ZIEGLER:

M. Bernard ZIEGLER a obtenu son brevet de pilote privé à l'âge de seize ans. Il est diplômé de l'Ecole Polytechnique, de l'Ecole de l'Air, de l'Ecole Supérieure d'Aéronautique et de l'Ecole du Personnel Navigant, essais et réceptions, ce qui lui a permis, après avoir été pilote militaire pendant dix ans, de devenir chef pilote au Centre d'Essais en Vol (C.E.V.), section avion. A ce titre, il a participé à la certification de nombreux avions civils et à la mise au point d'avions militaires.

Après six ans de ces fonctions, il est entré à l'Aérospatiale en 1970 pour créer la division Essais en Vol d'AIRBUS, et en 1972 il a réalisé le vol d'essai du premier AIRBUS A300. Il a ensuite participé à pratiquement tous les premiers vols d'essais des avions de la gamme AIRBUS.

Il a passé toutes les licences de pilote de ligne et a fait de nombreux vols en ligne comme instructeur, essentiellement avec des compagnies étrangères. Il totalise environ 8.500 heures de vol.

Au sein d'AIRBUS Industrie, il a cumulé pendant sept ans les fonctions de Directeur des essais en vol et du service après-vente. En 1986, il a été nommé Directeur Technique tout en conservant la direction des essais en vol.

Il s'est qualifié lui-même "*d'architecte*" de l'A320 s'agissant de coordonner tous les métiers qui interviennent dans le processus de conception, de mise au point et de certification d'un avion.

Sa formation, son cursus professionnel et son expérience lui donnent à l'évidence les compétences techniques le mettant en mesure de remplir pleinement et en connaissance de cause les fonctions de responsabilité qu'il a exercées comme Directeur Technique du GIE AIRBUS Industrie.

D'ailleurs, tout en contestant vigoureusement les griefs formulés à son encontre, M. Bernard ZIEGLER n'a jamais déclaré ou suggéré qu'il n'assumait pas les responsabilités pouvant découler de l'exercice de ses fonctions ou qu'il n'avait pas eu les moyens de les remplir pleinement.

Monsieur ZIEGLER se voit reprocher les défauts de conception de l'ergonomie et les divers griefs liés au DME.

Il a donc été mis en examen sur la foi d'expertises, largement développées dans le corps de cette ordonnance, qu'il a contestées sérieusement en versant diverses notes et documents de haute tenue technique au dossier.

Les démonstrations des experts nous paraissent toutefois suffisamment solides pour constituer des charges justifiant son renvoi devant les juges du fond.

VI. Monsieur Eric LAMMARI:

L'adjudant Eric LAMMARI a été mis en examen pour les motifs évoqués au titre V, chapitre 2.

Ses arguments ayant également été synthétisés dans cette partie, nous nous bornerons à constater qu'il en résulte des éléments à charge à son encontre d'avoir effectivement contribué à la survenance de l'accident par son guidage radar.

VII. Monsieur Auguste GAYTE:

Diplômé d'HEC, M. Auguste GAYTE est entré à AIR INTER en 1969 en qualité de contrôleur budgétaire. En 1981, il a été nommé sous-directeur du Contrôle de Gestion et en avril 1986 Directeur adjoint chargé de la Planification avant de devenir Directeur de la Planification en janvier 1987. Il occupe cette fonction jusqu'en avril 1991. Il est alors nommé Directeur financier avant de devenir Directeur général adjoint chargé des affaires financières et administratives en juillet 1991.

Il est reproché à M. GAYTE de n'avoir pas fait adopter le GPWS sur la flotte d'A320 d'AIR INTER.

Il convient de rappeler qu'après des expérimentations effectuées en 1975-77 et jugées non concluantes, la décision de ne pas équiper les avions de la flotte AIR INTER a été prise et non remise en cause sans qu'il y ait eu apparemment de réels débats au sein de la compagnie jusqu'en 1986. Il faut dire que l'administration de tutelle avait pris une position claire au moins jusqu'en 1987, année où, par erreur, la FRANCE n'a pas renouvelé les différences jusqu'alors relevées avec l'annexe 6 de la Convention de Chicago.

Le débat est nettement relancé au sein de la compagnie par la note interne déjà évoquée du 24 mars 1986 sous la signature de M. SENTEN, adjoint au Centre Technique. M. Daniel CAUVIN a répondu à cette note par une décision du 8 août 1986 de ne pas équiper la flotte de GPWS.

C'est dans ce contexte particulier que va intervenir M. Auguste GAYTE alors en fonction à la Direction de la Planification.

En effet, une réunion ayant pour objet "Avancement Programme A320 AIR INTER" est organisée le 12 décembre 1986 (D6958) entre des représentants d'AIR INTER et des représentants d'AIRBUS

(pour AIR INTER participaient à cette réunion onze personnes, selon le compte rendu, dont M. Auguste GAYTE, mais aussi M. PICCHI qui comme lui est affecté à la Direction de la Planification, M. PERRIN de la Direction du Fret et M. ROLLAND-BILLECART, chef du Centre Technique).

Lors de cette réunion, de nombreuses questions techniques concernant l'A320 sont abordées et notamment, sous une forme succincte, la question du GPWS. Il est mentionné au procès verbal de réunion : *"GPWS : IT ne montera pas le GPWS. Décision à confirmer par IT"*. Pour apprécier la part consacrée à cette question, on peut relever que le procès verbal intégral comporte sept pages (D6958 à D6951).

On sait, par la réponse adressée à AIRBUS Industrie le 12 janvier 1987 sous la signature de M. Auguste GAYTE (D6949), que ce compte rendu a été établi par les services d'AIRBUS : *"Nous avons bien reçu votre compte rendu de la réunion du 12 décembre 1986..."*.

Dans sa réponse de cinq pages, M. GAYTE, après avoir rappelé que la réunion *"avait seulement pour but d'échanger des informations sur le plan technique"*, évoque la question du GPWS en ces termes : *"Pour le GPWS, il a été dit que nous avons pris l'option mais que nous ne monterions pas forcément dès 1988 le GPWS (BFE) sur les avions en service à AIR INTER. Cependant, pour la réception, la démonstration de fonctionnement devra être faite par AIRBUS Industrie avec un équipement navette"*. M. GAYTE signe ce courrier en sa qualité de nouveau Directeur de la Planification, étant précisé qu'il occupait le poste d'adjoint lors de la réunion du 12 décembre 1986 contrairement à ce que la prévention notifiée pourrait laisser supposer.

Il est établi par une décision du Président-Directeur Général du 20 mai 1986 (M. EELSEN) que la Direction de la Planification est responsable en ce qui concerne les avions nouveaux (en l'espèce l'A320) :

- de la définition des avions nouveaux;
- de l'établissement et de la gestion du contrat ;
- de la planification et du suivi de la préparation de leur mise en ligne.

Le document (D7322) précise qu'elle est le *"seul interlocuteur officiel de la compagnie avec les principaux constructeurs... pour ce qui concerne les matériels nouveaux"*.

Toutefois, M. ROLLAND-BILLECART indique (D17285) que le Centre Technique dont il est alors le chef est le point de passage pour toutes les questions techniques posées par la Direction de la Planification (cela explique sa présence à la réunion du 12 décembre 1986), mais que la définition des équipements était de la responsabilité de la Direction de la Planification.

M. GAYTE a contesté sa mise en cause dans cette affaire, estimant que la position d'AIR INTER sur le GPWS n'avait pas changé et que les services techniques n'avaient formulé aucune demande sur ce point.

Dans un mémoire en défense plus complet (D15785), il confirme sa position, rappelant le rôle de la Direction de la Planification, interlocuteur des avionneurs et motoristes pour centraliser et coordonner les commandes, et non décideur en matière technique. Il réitérera sa position lors de son interrogatoire du 19 janvier 2005 (D26110), rappelant que le 12 décembre 1986 il n'était pas Directeur de la Planification.

L'examen des éléments du dossier concernant M. Auguste GAYTE ne justifie pas sa mise en cause. Sa formation et ses fonctions ne lui donnaient aucune compétence particulière sur le plan technique. Il est établi que, lors de la réunion du 12 décembre 1986, il assistait en qualité d'adjoint à la Direction de la Planification aux côtés du directeur en titre, M. PICCHI qui d'ailleurs, comme ancien pilote d'essais, pouvait avoir un avis technique plus circonstancié (D17284).

S'il résulte bien de la décision du Président Directeur Général du 20 mai 1986 que la Direction de la Planification est responsable de la définition des avions nouveaux, il apparaît clairement que c'est pour centraliser et rationaliser les contacts commerciaux avec les constructeurs, cette Direction ne faisant que relayer sur les questions techniques les avis fournis par les services compétents.

Ainsi, il faut observer que c'est le 8 août 1986, soit plus de deux mois après la décision du Président Directeur Général, que M. Daniel CAUVIN, en sa qualité de Directeur général adjoint technique, répond à la note de M. SENTEN qu'"il a été décidé de ne pas équiper notre flotte de GPWS".

On voit mal quelle autorité et compétence aurait pu avoir M. GAYTE pour venir contester en décembre 1986, lors d'une réunion à laquelle assiste son directeur, sur une question essentiellement technique, la décision prise quelques mois auparavant par un Directeur Général spécialement désigné pour les questions techniques.

Si l'on considère la réponse faite à AIRBUS le 28 janvier 1987, on peut observer que, sous la signature de M. GAYTE, AIR INTER semble infléchir sa position en sollicitant des essais de fonctionnement, ce qui laissait envisager une décision future d'équipement. On ne saurait reprocher à M. GAYTE cet infléchissement.

Dans ces conditions, ainsi que le requiert le Parquet, le non lieu s'impose à l'égard de M. GAYTE.

*

*

*