

- 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT (appel principal sur les dispositions civiles),
- Monsieur Pierre LOTA en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Madame Maria José ARRIBAS CASANAL en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Monsieur José Maria APARICIO ARRIBAS en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Madame Maria Isabel SANCHO SANTA CRUZ en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Monsieur Carlos BLANCO SANCHO en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Monsieur Javier BLANCO SANCHO en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Madame Maria de la Paz GARCIA PEREZ en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Monsieur Juan Manuel BLANCO GARCIA en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Monsieur Fernando SANCHO DEL HOYO en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Madame Maria Dolores SANTA CRUZ en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Madame Maria del Carmen DIEZ NOGUERALES en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Monsieur Eduardo GISMERA DIEZ en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Mademoiselle Sara GISMERA DIEZ en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Monsieur Baltazar Epifanio GISMERA GONZALO en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Madame Encarnacion CORTEZON CUENCA en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),

- Monsieur José Luis GISMERA CORTEZON en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
- Monsieur Francisco Javier GISMERA CORTEZON en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
- Madame Victorina NOGUERALES CORTEZON en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
- Madame Maria Pilar ORTEGA MORALES en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
- Monsieur José Maria GUILLEN ORTEGA en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
- Mademoiselle Sara GUILLEN ORTEGA en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
- Monsieur Francisco GUILLEN RABALAN en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
- Madame Isabel CARMONA VEGAS en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
- Monsieur Francisco GUILLEN CARMONA en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
- Monsieur Jesus GUILLEN CARMONA en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
- Monsieur Juan ORTEGA REDONDO en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
- Madame Maria MORALES SANCHEZ en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
- Monsieur Francisco de Borja MENDIVIL FUSTER en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles en son nom et en qualité d'héritier de sa mère Maria Victoria FUSTER CABESTANY),
- Mademoiselle Maria Victoria MENDIVIL FUSTER en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles en son nom et en qualité d'héritière de sa mère Maria Victoria FUSTER CABESTANY),
- Monsieur Enrique MENDIVIL FUSTER en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles en son

- nom et en qualité d'héritier de sa mère Maria Victoria FUSTER CABESTANY),
- Monsieur Francisco MENDIVIL OLIVER en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Madame Carmen PEYDRO SALMERON en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Monsieur Francisco José MENDIVIL PEYDRO en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Monsieur Rafael MENDIVIL PEYDRO en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Madame Maria del Carmen MENDIVIL PEYDRO en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Monsieur Carlos VIÑAS MINGOTE en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Madame Maria del Carmen SIMON ARTIGAS en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Madame Maria del Carmen VIÑAS SIMON en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Madame Elia VIÑAS SIMON en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Madame Paulina MINGOTE GARCIA en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Madame Bernadette RENARD épouse MONBRUN en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Diego SPINELLA (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Madame Roseline AMORE épouse RENARD en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Diego SPINELLA (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Mademoiselle Mathilde RENARD représentée par ses parents Roseline et Paul RENARD en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Diego SPINELLA (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Mademoiselle Léa RENARD représentée par ses parents Roseline et Paul RENARD en date du 17 novembre 2006 par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Diego SPINELLA (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Mademoiselle Isabelle RENARD en date du 17 novembre 2006 agissant tant à titre personnel qu'en qualité d'ayant droit de sa mère Madame Pierrette RENARD, par la

- SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Diego SPINELLA (appel principal sur les dispositions civiles sauf en ce que, en sa qualité d'ayant droit de Madame Pierrette RENARD, le jugement a réservé ses droits pour le surplus et renvoyé à l'audience sur intérêts civils du 5 juin 2007),
- Monsieur Paul RENARD en date du 17 novembre 2006, agissant tant à titre personnel qu'en qualité d'ayant droit de sa mère Madame Pierrette RENARD, par la SCP LIENHARD et PETITOT, agissant par Maître Jacky PETITOT substituant Maître Diego SPINELLA (appel principal sur les dispositions civiles sauf en ce que, en sa qualité d'ayant droit de Madame Pierrette RENARD, le jugement a réservé ses droits pour le surplus et renvoyé à l'audience sur intérêts civils du 5 juin 2007),
  - Monsieur Vincent PATRUNO en date du 17 novembre 2006 par Maître Marc GERRER (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Madame Ginette HAMAIDE en date du 17 novembre 2006 par Maître Marc GERRER (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Madame Christine HAMAIDE en date du 17 novembre 2006 par Maître Marc GERRER (appel principal sur les dispositions civiles),
  - au nom du Syndicat National des Pilotes de Ligne - SNPL, représenté par son président, en date du 17 novembre 2006 par Maître Marc GERRER substituant Maître Roland RAPPAPORT (appel principal sur les dispositions civiles),
  - la Caisse Primaire d'Assurance Maladie de Strasbourg en date du 17 novembre 2006 par Maître Dominique HARNIST (appel principal sur les dispositions civiles, annulant et remplaçant l'acte d'appel n° 372/06 en date du 16 novembre 2006 en ce qu'il modifie sa qualité),
  - la Caisse Primaire d'Assurance Maladie de Sarreguemines en date du 17 novembre 2006 par Maître Dominique HARNIST (appel principal sur les dispositions civiles, annulant et remplaçant l'acte d'appel n° 372/06 en date du 16 novembre 2006 en ce qu'il modifie sa qualité),
  - Monsieur Adolphe REICH en date du 17 novembre 2006 par Maître Christophe ROUSSEL, substituant Maître Claude LEVY (appel principal sur les dispositions civiles),
  - Monsieur Pascal DEPOND en date du 17 novembre 2006 par Maître Christophe ROUSSEL, substituant Maître Claude LEVY (appel principal sur les dispositions civiles),
  - ALTER-SYNDICAT du PNT en date du 17 novembre 2006 par Maître Michael ALLOUCHE, substituant Maître Pierre AUDOIN (appel principal sur les dispositions civiles à l'encontre de Messieurs Daniel CAUVIN, Claude FRANTZEN, Pierre GOURGEON et Jacques RANTET),
  - Monsieur Francis GSTALTER en date du 20 novembre 2006 par Maître Michèle SENGELEN-CHIODETTI, substituant Maître Michèle BREYER-SCHEIBLING (appel incident sur les dispositions civiles),
  - Mademoiselle Stéphanie GSTALTER en date du 20 novembre 2006 par Maître Michèle SENGELEN-CHIODETTI, substituant Maître Michèle BREYER-SCHEIBLING (appel incident sur les dispositions civiles),
  - Madame Fabienne SCHOTTEL épouse SCHROETER en date du 20 novembre 2006 par Maître Michèle SENGELEN-CHIODETTI, substituant Maître Michèle BREYER-SCHEIBLING (appel incident sur les dispositions civiles),
  - Monsieur le Procureur de la République en date du 21 novembre 2006 (appel

principal sur les dispositions pénales),

- Monsieur Francis GSTALTER, en son nom propre, en son nom personnel et es qualités de représentant légal de sa fille mineur Alexandra en date du 22 novembre 2006 par Maître TASSEL substituant Maître Michèle SENGELEN-CHIODETTI, substituant Maître Michèle BREYER-SCHEIBLING (appel incident sur les dispositions civiles, annulant et remplaçant l'acte d'appel n° 397/06 du 20 novembre 2006),
- Mademoiselle Stéphanie GSTALTER en date du 22 novembre 2006 par Maître TASSEL substituant Maître Michèle SENGELEN-CHIODETTI, substituant Maître Michèle BREYER-SCHEIBLING (appel incident sur les dispositions civiles, annulant et remplaçant l'acte d'appel n° 397/06 du 20 novembre 2006),
- Madame Fabienne SCHOETTEL épouse SCHROETTER en date du 22 novembre 2006 par Maître TASSEL substituant Maître Michèle SENGELEN-CHIODETTI, substituant Maître Michèle BREYER-SCHEIBLING (appel incident sur les dispositions civiles, annulant et remplaçant l'acte d'appel n° 397/06 du 20 novembre 2006),
- au nom du SPAF (Syndicat des Pilotes d'Air France) agissant poursuites et diligences de son président Monsieur Gérard MARQUAILLE en date du 22 novembre 2006 par Maître TASSEL substituant Maître Jean-François ROY (appel incident sur les dispositions civiles),
- Madame Nicole HECQUET épouse VERVERS en date du 22 novembre 2006 par Maître TASSEL substituant Maître Jean-François ROY (appel incident sur les dispositions civiles),
- Monsieur Jean-Luc VERVERS en date du 22 novembre 2006 par Maître TASSEL substituant Maître Jean-François ROY (appel incident sur les dispositions civiles),
- Madame Caroline VERVERS en date du 22 novembre 2006 par Maître TASSEL substituant Maître Jean-François ROY (appel incident sur les dispositions civiles),
- Monsieur Alexis VERVERS en date du 22 novembre 2006 par Maître TASSEL substituant Maître Jean-François ROY (appel incident sur les dispositions civiles),
- Monsieur Bruno HECQUET en date du 22 novembre 2006 par Maître TASSEL substituant Maître Jean-François ROY (appel incident sur les dispositions civiles),
- Monsieur Guillaume HECQUET en date du 22 novembre 2006 par Maître TASSEL substituant Maître Jean-François ROY (appel incident sur les dispositions civiles),
- Monsieur Olivier CHAVAROT en date du 22 novembre 2006 par Maître TASSEL substituant Maître Jean-François ROY (appel incident sur les dispositions civiles),
- Monsieur Thierry HECQUET en date du 22 novembre 2006 par Maître TASSEL substituant Maître Jean-François ROY (appel incident sur les dispositions civiles),
- Monsieur Louis HECQUET en date du 22 novembre 2006 par Maître TASSEL substituant Maître Jean-François ROY (appel incident sur les dispositions civiles),
- la Société AIR FRANCE (venant aux droits d'Air Inter) civilement responsable, représentée par son président, Monsieur Jean Cyril SPINETTA et Monsieur Claude RAFIN, en date du 22 novembre 2006 par Maître Fabrice PRADON (appel incident sur les dispositions civiles),
- Madame Huguette REICH née MICHEL en date du 22 novembre 2006 par Maître Christophe ROUSSEL, substituant Maître Claude LEVY (appel incident sur les dispositions civiles),
- au nom du SPAF (Syndicat des Pilotes d'Air France) agissant poursuites et diligences

de son président Monsieur Gérard MARQUAILLE en date du 22 novembre 2006 par Maître SENGELEN substituant Maître Jean-François ROY et Maître Fatiha BOUGHLAM (appel incident sur les dispositions civiles et pénales, annulant et remplaçant l'acte d'appel n° 402/06 du 22 novembre 2006),

- Madame Nicole HECQUET épouse VERVERS en date du 22 novembre 2006 par Maître SENGELEN substituant Maître Jean-François ROY et Maître Fatiha BOUGHLAM (appel incident sur les dispositions civiles et pénales, annulant et remplaçant l'acte d'appel n° 402/06 du 22 novembre 2006),

- Monsieur Jean-Luc VERVERS en date du 22 novembre 2006 par Maître SENGELEN substituant Maître Jean-François ROY et Maître Fatiha BOUGHLAM (appel incident sur les dispositions civiles et pénales, annulant et remplaçant l'acte d'appel n° 402/06 du 22 novembre 2006),

- Madame Caroline VERVERS en date du 22 novembre 2006 par Maître SENGELEN substituant Maître Jean-François ROY et Maître Fatiha BOUGHLAM (appel incident sur les dispositions civiles et pénales, annulant et remplaçant l'acte d'appel n° 402/06 du 22 novembre 2006),

- Monsieur Alexis VERVERS en date du 22 novembre 2006 par Maître SENGELEN substituant Maître Jean-François ROY et Maître Fatiha BOUGHLAM (appel incident sur les dispositions civiles et pénales, annulant et remplaçant l'acte d'appel n° 402/06 du 22 novembre 2006),

- Monsieur Bruno HECQUET en date du 22 novembre 2006 par Maître SENGELEN substituant Maître Jean-François ROY et Maître Fatiha BOUGHLAM (appel incident sur les dispositions civiles et pénales, annulant et remplaçant l'acte d'appel n° 402/06 du 22 novembre 2006),

- Monsieur Guillaume HECQUET en date du 22 novembre 2006 par Maître SENGELEN substituant Maître Jean-François ROY et Maître Fatiha BOUGHLAM (appel incident sur les dispositions civiles et pénales, annulant et remplaçant l'acte d'appel n° 402/06 du 22 novembre 2006),

- Monsieur Olivier CHAVAROT en date du 22 novembre 2006 par Maître SENGELEN substituant Maître Jean-François ROY et Maître Fatiha BOUGHLAM (appel incident sur les dispositions civiles et pénales, annulant et remplaçant l'acte d'appel n° 402/06 du 22 novembre 2006),

- Monsieur Thierry HECQUET en date du 22 novembre 2006 par Maître SENGELEN substituant Maître Jean-François ROY et Maître Fatiha BOUGHLAM (appel incident sur les dispositions civiles et pénales, annulant et remplaçant l'acte d'appel n° 402/06 du 22 novembre 2006),

- Monsieur Louis HECQUET en date du 22 novembre 2006 par Maître SENGELEN substituant Maître Jean-François ROY et Maître Fatiha BOUGHLAM (appel incident sur les dispositions civiles et pénales, annulant et remplaçant l'acte d'appel n° 402/06 du 22 novembre 2006),

- la Caisse Primaire d'Assurance Maladie d'Alsace du Nord en date du 12 octobre 2007 par Maître Dominique HARNIST (appel partie intervenante sur les dispositions civiles),

*Vu l'appel interjeté* par Madame Annick MUIR divorcée BEDIKIAN par lettre recommandée avec avis de réception datée du 15 novembre 2006, parvenue au greffe du Tribunal de Grande Instance de Colmar le 17 novembre 2006 et transcrit le même jour (appel principal sur les dispositions pénales et civiles).

## **DÉROULEMENT DES DÉBATS**

### *À l'appel de la cause à l'audience publique du 16 octobre 2007*

La Présidente a constaté l'identité des prévenus.

Les avocats des prévenus, des civilement responsables, des parties civiles et des parties intervenantes ont déposé des conclusions, lesquelles ont été visées par la Présidente et le greffier, mentionnées par ce dernier aux notes d'audience et jointes au dossier.

In limine litis, Maître Daniel SOULEZ-LARIVIERE, avocat de Messieurs Claude FRANTZEN et Pierre GOURGEON, a informé la Cour qu'une exception tendant à voir prononcer l'incompétence, déjà invoquée devant le Tribunal est reprise devant la Cour. Les prévenus et leurs avocats ayant eu la parole en dernier, la Cour après en avoir délibéré, a joint l'incident au fond.

Maître Roland RAPPAPORT, avocat du Syndicat National des Pilotes de Ligne - SNPL et Maître Christian DEVAUX, avocat du Syndicat des Pilotes de l'Aviation Civile d'Air France - SPAC AIR France, du Syndicat National des Officiers Mécaniciens de l'Aéronautique Civile - SNOMAC et du Syndicat National du Personnel Navigant de l'Aviation Civile - SNPNAC, ont développé leurs conclusions écrites en date du 13 novembre 2008 visant à ce que le témoin Monsieur Maxime COFFIN ne soit pas entendu. Les prévenus et leurs avocats ayant eu la parole en dernier, la Cour a décidé de procéder à son audition conformément à l'article 444 alinéa 3 du Code de Procédure Pénale et a ordonné la poursuite des débats.

La Présidente a également constaté la présence de Madame Marguerite ANTONIO et Monsieur Richard NACHER, traducteurs respectivement en langue espagnole et en langue anglaise. Aucune partie n'ayant besoin de l'assistance d'un interprète, Madame Marguerite ANTONIO a été libérée de ses obligations, quant à Monsieur Richard NACHER, il a été sollicité pour assister Monsieur Anthony BRODERICK, témoin, lors de son audition ultérieure.

### *Puis au cours des débats qui ont suivi :*

Madame Claudine KRIEGER-BOUR a été entendue en son rapport.

Monsieur Bernard ZIEGLER, après avoir exposé sommairement les raisons de son appel, a été interrogé ainsi que Messieurs Daniel CAUVIN, Claude FRANTZEN, Pierre GOURGEON, Eric LAMMARI et Jacques RANTET, et ont présenté leurs

moyens de défense.

Les parties civiles présentes ont été entendues.

La Présidente a constaté l'absence de Monsieur Burghart REYMANN témoin cité par Monsieur Bernard ZIEGLER qui a été excusé

Aux jour et heure de leur audition, les témoins qui avaient été appelés et invités à se retirer ont été introduits dans la salle d'audience. Les prescriptions de l'article 436 du Code de Procédure Pénale ayant été observées, la Présidente a constaté leur identité, ils ont été entendus après avoir prêté le serment prévu par l'article 446 du Code de Procédure Pénale, à l'exception de Monsieur Claudius LA BURTHE qui en a été dispensé en raison de son lien de parenté avec Monsieur Claude FRANTZEN, prévenu.

La Présidente a constaté aux jours de leur audition, la présence et l'identité des témoins suivants :

- Monsieur le Professeur Louis CROCQ, âgé de 79 ans, médecine générale, Psychiatre des Armées, demeurant 32 Rue du Lycée - 92300 SCEAUX (entendu le 17 octobre 2007)
- Madame le Professeur Liliane DALIGAND âgée de 63 ans, professeur de médecine légale à l'Institut de Médecine Légale, demeurant Institut de Médecine Légale - 12 Avenue Rockefeller - 69008 LYON (entendue le 18 octobre 2007)
- Monsieur le Professeur Jacques VEDRINNE, âgé de 73 ans, demeurant Institut de Médecine Légale - 12 Avenue Rockefeller - 69008 LYON (entendu le 18 octobre 2007)
- Monsieur le Professeur Jean-Claude ARCHAMBAULT, âgé de 62 ans, psychiatre des hôpitaux, à l'Hôpital Robert Ballanger - 93600 AULNAY SOUS BOIS (entendu le 18 octobre 2007)
- Monsieur Alain MONNIER, âgé de 68 ans, président de la commission d'enquête (actuellement à la retraite), demeurant 141 Chemin Pré aux Bois - 78220 VIROFLAY (entendu le 23 octobre 2007)
- Monsieur Alain LE CARROUR, âgé de 58 ans, membre de la commission d'enquête représentant du personnel d'Air France au CHSCT-Personnels Navigants - Ancien commandant de bord sur A320, demeurant Lieudit sous Coste - Chemin de la Qualité - 34980 MONTFERRIER-SUR-LEZ (entendu le 23 octobre 2007)
- Monsieur Yves BENOIST, né le 9 décembre 1941, ex vice-président chargé de la sécurité des vols Airbus (actuellement à la retraite), demeurant 4 Impasse de la Chênaie - 31880 LA SALVETAT SAINT GILLES (entendu le 24 octobre 2007)
- Monsieur Bruno COIFFET, âgé de 61 ans, responsable de la société BCI, demeurant Rue Bucué - 75012 PARIS (entendu le 24 octobre 2007)
- Monsieur Claudius LA BURTHE, né le 7 août 1937, ex-ingénieur navigant d'essais en vol d'Airbus et ex-instructeur des pilotes d'essai d'Airbus, demeurant 23 Rue Dalou - 31500 TOULOUSE (entendu le 25 octobre 2007)
- Monsieur Pierre BAUD, né le 10 juillet 1937, ex vice-président de la division essai en vol et ex vice-président du training center-Airbus (actuellement à la retraite), demeurant 5 Place Saintes Scarbes - 31000 TOULOUSE (entendu les 25 octobre 2007)

et le 8 novembre 2007)

- Monsieur Etienne TARNOWSKY, né le 18 mars 1946, pilote d'essai, demeurant 5 Rue de la Pomme - 31000 TOULOUSE (entendu les 25 octobre 2007 et le 7 novembre 2007)

- Monsieur Jean-Louis CHATELAIN, âgé de 61 ans, membre de la commission d'enquête, demeurant 2 Allée François VERDIER - 31000 TOULOUSE (entendu le 25 octobre 2007)

- Monsieur Jean GROSSIN, né le 24 juillet 1937, ancien chef adjoint du groupe de départements Systèmes, délégué à l'avionique-Aérospatiale, conseiller technique, demeurant 34 bis Rue des Bûches - 31700 BLAGNAC (entendu le 31 octobre 2007)

- Monsieur Bernard MARCOU, âgé de 58 ans, sous-directeur à la Direction des Services de la Navigabilité de la DGAC, demeurant D. G. A. C. - 50 Rue Henry Farman - 75015 PARIS (entendu le 31 octobre 2007)

- Monsieur Anthony BRODERICK, né le 23 février 1943, consultant indépendant en aviation civile, responsable de la réglementation et de la certification à la FAA, demeurant 4711 Dumfries Rd. - P. O. Box 119 - Catlett VA 20119 - USA (entendu le 31 octobre 2007)

- Monsieur le Général Guy LAGRANGE, âgé de 66 ans, général de l'Armée de l'Air, demeurant 18 Rue des Cités - 71400 AUTUN (entendu le 6 novembre 2007)

- Monsieur Olivier MROWICKI, âgé de 45 ans, lieutenant colonel dans l'Armée de l'Air, demeurant 5 Rue de Montlignon - 95320 SAINT LEU LA FORET (entendu le 6 novembre 2007)

- Monsieur Gérard BLANC, né le 6 mars 1943, ex executive vice-président d'opérations Airbus, demeurant 17 Rue Joseph Marignac - 31300 TOULOUSE (entendu le 8 novembre 2007)

- Monsieur Jean-Pierre MESURE, âgé de 57 ans, ingénieur des études de l'aviation civile en poste à la DGAC, demeurant 2 Rue des Vignes à BRABEY (Essonne) (entendu le 13 novembre 2007)

- Monsieur Maxime COFFIN, âgé de 53 ans, directeur de la direction de contrôle et de sécurité à la DGAC, demeurant 24 Rue de Lyon - 75000 PARIS (entendu le 14 novembre 2007)

- Monsieur Paul-Louis ARSLANIAN, directeur du bureau d'enquête et d'analyse pour la sécurité de l'aviation civile, demeurant Aéroport du Bourget - 93352 LE BOURGET CEDEX (entendu le 14 novembre 2007)

- Monsieur Guy ARONDEL, âgé de 70 ans, ancien pilote de ligne (actuellement à la retraite), demeurant Farragut International - 888 Seenteenth Street - NW WASHINGTON DC - 20006-3309 USA (entendu le 14 novembre 2007)

- Monsieur Robert FRANCIS, ancien représentant de la FAA en France et ancien vice-président du NTSB, demeurant 7 Avenue Germaine - B. P. 37 - 94420 LE PLESSIS TREVISE (entendu le 14 novembre 2007)

- Monsieur Sylver HEUGAS, âgé de 69 ans, ancien chef du département électronique d'Air Inter, demeurant 22 Rue Jean-Jacques Noirmant - 37000 TOURS (entendu le 15 novembre 2007)

- Monsieur le Professeur Guy CARCASSONNE, professeur de droit public à Paris X Nanterre, demeurant 69 Avenue Victor Hugo - 75116 PARIS (entendu le 14 novembre 2007)

- Monsieur Lazare SENTEIN, âgé de 72 ans, ancien chef OMN adjoint au centre

technique d'Air Inter, demeurant 42 Rue Toulouse Lautrec - 31700 BLAGNAC (entendu le 15 novembre 2007)

- Monsieur Alain ROLAND-BILLECART, âgé de 75 ans, ancien chef du centre technique d'Air Inter, (actuellement à la retraite), demeurant 48 Rue Alésia - 75014 PARIS (entendu le 15 novembre 2007)

Monsieur Anthony BRODERICK ne parlant pas suffisamment la langue française, il a été assisté de Monsieur Richard NACHER, né le 20 août 1940, demeurant 137 Rue Schwilgué - 68200 MULHOUSE, interprète en langue anglaise qui a prêté le serment prévu par l'article 407 du Code de Procédure Pénale, puis de Monsieur Max VENET, expert qui a accepté de prêter son concours compte tenu de la spécificité des termes employés par le témoin.

Monsieur Robert FRANCIS ne parlant pas suffisamment la langue française, il a été assisté de Madame Amélia TARZI, âgée de 53 ans, demeurant 2 Avenue du Monastère 06000 NICE, interprète de conférence en langue anglaise, qui a prêté le serment prévu par l'article 407 du Code de Procédure Pénale.

Le Greffier a tenu note de leurs déclarations.

La Présidente a constaté l'absence de Monsieur Jean BELOTTI, expert cité par le Ministère Public qui en avait informé la cour.

La Présidente a constaté aux jour et heure de leur audition la présence et l'identité des experts suivants : Monsieur Patrick ANGLADE, Monsieur Claude GUIBERT, Monsieur Dominique MINEO, Monsieur Jacques ROLLAND, Monsieur Max VENET et Monsieur Pierre WANNAZ cités par le Ministère Public, ainsi que Monsieur Pierre FALZON cité par l'Association ECHO. Les experts ont été entendus après avoir prêté le serment prévu par l'article 168 du Code de Procédure Pénale.

Le Greffier a tenu note de leurs déclarations.

Ont été ensuite entendus dans les formes prescrites par les article 460 et 513 du Code de Procédure Pénale :

les avocats des parties civiles et des parties intervenantes en leurs plaidoiries :

- Maître Roland RAPPAPORT, avocat, au nom du Syndicat National des Pilotes de Lignes - SNPL ;

- Maître Christian DEVAUX, avocat, au nom du Syndicat des Pilotes de l'Aviation Civile d'Air France (SPAC Air France), du Syndicat National du Personnel Navigant de l'Aviation Civile (SNPNAC) et du Syndicat National des Officiers Mécaniciens de l'Aéronautique Civile (SNOMAC) ;

- Maîtres Julia STASSE et Hervé TEMIME au nom de l'Association ECHO ;

- Maître Bruno BENEIX-CHRISTOPHE, avocat au nom de Madame Nathalie CHERUBIN ;

- Maître Marc GERRER, avocat au nom de Monsieur Vincent PATRUNO, avocat

également de Mesdames Ginette et Christine HAMAIDE ;

- Maître Michèle BREYER-SCHEIBLING, avocat au nom de Madame Fabienne SCHOETTEL épouse SCHROETTER, de Mademoiselle Elodie ANDRES-KUHN, de Monsieur Francis GSTALTER et Mesdemoiselles Alexandra et Stéphanie GSTALTER ;

- Maître Julien SCHAEFFER, avocat au nom de Messieurs Jean-Noël, Nicolas et Pierre CHATRE, Mademoiselle Emmanuelle CHATRE et Madame Sophie CHIRAT ;

- Maître Alain BEHR, avocat au nom de Messieurs Raymond et Hervé BOILEAU, Madame Simone DIDIER épouse BOILEAU, Monsieur Bernard MARILLACH, Mesdames Françoise MARILLACH épouse TRECOIRE et Marie-Thérèse MARILLACH épouse FICHET, Messieurs Philippe et Rémi ANTOINE, Mesdames Coralie et Lise ANTOINE, ainsi que Monsieur Claude PERRIN ;

- Maître Pierre AUDOUIN, avocat au nom du syndicat ALTER ;

- Maître Claude LEVY, avocat qui reprend les conclusions de Maître André ROULEAUX DUGAGE au nom de Monsieur Pascal DEPOND.;

- Maître Claude LEVY, avocat au nom de Madame Huguette MICHEL épouse REICH.;

- Maître Arnaud VAUTHIER substituant Maître Michel VORMS, avocat au nom de Monsieur Adolphe REICH ;

- Maître Jean-François ROY, avocat au nom de Mesdames Bernadette HECQUET, Nicole HECQUET épouse VERVERS et Caroline VERVERS, Mademoiselle Justine HECQUET, Messieurs Antonin, Bruno, Guillaume, Louis et Thierry HECQUET et Olivier CHAVAROT, Messieurs Jean-Luc et Alexis VERVERS ;

- Maître Fatiha BOUGHLAM, avocat au nom du Syndicat des Pilotes d'Air France - SPAF ;

- Maître Claude LIENHARD, avocat substituant Maître Diego SPINELLA avocat au nom de Mesdames Roseline AMORE épouse RENARD, Bernadette MONBRUN épouse RENARD et Isabelle RENARD, Monsieur Paul RENARD ;

- Maîtres Claude LIENHARD, Jacky PETITOT et Olivier CHARLES, avocat au nom de Monsieur Frédéric LACHMANN, Monsieur Pierre LOTA, Madame Valérie MONNIER épouse MORICE, Madame Claude COHANA épouse OHAYON et Mademoiselle Melissande COHANA (représentée par sa mère, civilement responsable), Madame Chantal BALENSI, Monsieur André BENEZRA, Madame Patricia BENEZRA-CARMELI, Monsieur Jérôme BISEAU, Mesdames Héloïse BISEAU et Brigitte KRESS, Madame Sylvie BOTTENMULLER, Monsieur Julien BOTTENMULLER (représenté par sa mère, civilement responsable), Madame Béatrice BOUTRY épouse WAGGAMAN, Madame Brigitte BOUTRY épouse ROBINSON, Monsieur Francis BOUTRY, Monsieur Médard BOUTRY, Monsieur Balthazar BOUTRY, Messieurs John Floyd et Jason WAGGAMAN, Mademoiselle Brice WAGGAMAN, Messieurs Antoine, Eric et Pierre BOUTRY, Madame Geneviève BOUTRY, Madame Agnès BOUTRY épouse VAN BECELAERE, Madame Guylaine BOUTRY ROEHMER Mademoiselle Brice D'ANDLAU BOUTRY, Madame Sophie HAFFNER, Madame Geneviève WILSDORF, Madame Linda BUREL, Madame Jacqueline CHARPILLOZ, Monsieur Bertrand CHARPILLOZ, Mesdames Françoise, Annick, Agnès, Geneviève et Alix DE GAULLIER,

Messieurs Hubert, Antoine, Bertrand, Philippe et Loïc DE GAULLIER, Monsieur Robert DUVAL, Madame Nelva AGUILAR TRUJIL FRAGINALS, Messieurs Carlos et Alejandro AVILA FRAGINALS, Madame Stela Maria FRAGINALS, Monsieur Gamaliel MUNOS FRAGINALS, Monsieur Alvaro RENDON, Messieurs Armen et Christophe GHAZAROSSIAN, Madame Antoinette GHAZAROSSIAN DEL PRETE, Madame Laurence LAGRANGE épouse HOMYRDA, Madame Nadia HERNOUX-HAMAIDE, Messieurs Bernard, Yann, Benoît et Nicolas LAUMON, Madame Hélène LAUMON, Messieurs Jean et Jacques LE JOLLEC, Madame Denise MIGNON épouse LE JOLLEC, Mesdames Blandine BURGARD, Fernande CHOURAQUI épouse LEVY, Judith LEVY épouse OKS et Andrée LEVY épouse DUCHEZEAUD, Mademoiselle Rafaële LEVY, Messieurs Valentin BURGARD et Léon LEVY, Madame Marie-Claire LUDECKE, Monsieur Alexandre MARILLACH, Mesdames Ingrid MARILLACH épouse BRABENDER et Claudine MARILLACH, Messieurs Hocine et Karim MIMOUNE, Mademoiselle Hassina MIMOUNE, Monsieur Maurice MELLET, Madame Eliane MELLET, Madame Colette MERLE, Monsieur Eric MERLE Mesdames Brigitte MORBOIS, Caroline MORBOIS épouse MESNIL et Stéphanie MORBOIS épouse MITANCHET, Mademoiselle Dorothee MORBOIS, Messieurs Marcel et Daniel MOUTHON, Mesdames Simone et Monique MOUTHON, Mesdames Josée MUIR épouse VEUGHAERS, Véronique MUIR épouse DUPONT et Annick MUIR divorcée BEDIKIAN, Messieurs Stan, Johan, Jean-François et Patrick MUIR, Madame Anny MULLER, Monsieur Jonathan MULLER, Mesdames Claire et Magali OFFNER, Messieurs Clément et Simon OFFNER, Madame Martine PATRUNO, Monsieur Christian PENANDO, Madame Odile PENANDO, Mesdames Marie Magdeleine BOUCREL épouse PECQUEUR, Maria Pia GOENAGA NIETO PECQUEUR et Maria Elvira NIETO ARANGO épouse PECQUEUR, Messieurs Jean-Pierre, Bernard, Mathias et Raphaël PECQUEUR, Mesdames Gisèle, Dominique et Florence PERCEVAL, Mesdames Virginie LABRE, Brigitte, Marie et Eliane PIGNIER, Monsieur Camille PIGNIER, Monsieur Michel RAISIN, Madame Jacqueline RAISIN-LABBE, Madame Pascale TSCHANZ épouse RAY, Madame Suzanne PFEIFFER épouse RIFF, Messieurs Christian et Jean-Daniel RIFF, Madame Dominique BEGUIN, Monsieur Frédéric MULLER, Mesdames Michèle et Julie SCHULTZ, Monsieur Patrice SCHULTZ, Mademoiselle Véronique STADLER, Mesdames Esther STOUVENOT, Solange FRANGEL épouse STOUVENOT et Patricia STOUVENOT, Monsieur Alexandre STOUVENOT, Madame Raymonde THIERCELIN, Messieurs Robert et Thierry THOMAS, Madame Simone THOMAS, Mesdames Marie-Alphonsine et Fabienne TRIJASSON, Messieurs Christian et Valentin TRIJASSON, Mesdames Laurence BERTHE épouse VACCARELLA, Angèle POZZOBON, Rosa VACCARELLA, Antonia VACCARELLA épouse FAMIGLIETTI, Félicia VACCARELLA épouse DRAGO, Julia VACCARELLA et Annunziata VACCARELLA épouse LORET, Monsieur Donato VACCARELLA, Madame Marcia GARCIA veuve CHAPUY, Monsieur Raphaël VALENTE, Mademoiselle Mélanie VALENTE, Monsieur Etienne TRENTESAUX, Messieurs David et Pierre WEIL, Madame Marie Laurence WEIL, Madame Anne ARADA épouse ZUBER,

Messieurs Stéphane et Gabriel ZUBER ;

- Maîtres Claude LIENHARD, Jacky PETITOT et Olivier CHARLES, avocat au nom de Madame Eléonore d'ANDLAU, Monsieur Jacques DUCHEZEAUD, Monsieur Jean DE GAULLIER DES BORDES, Monsieur Patrick DE GAULLIER, Monsieur Patrick LABRE, Madame Hélène OFFNER, Madame Célia PECQUEUR, Monsieur Claude PECQUEUR, Mademoiselle Aude VAN BECELAERE, Madame Aline ALAUZET, Monsieur Luc ANCEL, Monsieur Pierre ANDANT, Madame Marie-Thérèse ANDANT, Madame Agathe ANTOINE-CONRATH, Madame Chloé ANTOINE-CONRATH, Monsieur Gérard ANTOINE, Madame Coline ANTOINE, Monsieur Alexandre AUBIN, Madame Brigitte BANNER, Madame Isabelle BEHR, Madame Annouchka BENEZRA, Madame Marie-Jeanne BEZIER, Monsieur Roland BONNOT, Monsieur Michel BORNEY, Monsieur Michel BOURGOIN, Monsieur Georges BOUTIN, Madame Annie BOUTIN, Monsieur Shawn BRABENDER, Monsieur Gérard BRENIER, Monsieur Arnaud DE BROSES, Madame Hélène DE BROSES, Monsieur Gilbert CARDOUAT, Madame Marie-Josette CARDOUAT, Monsieur Frédéric CECILLON, Monsieur Paul CHABLE, Madame Corinne CHABLE, Madame Mireille CHIRON, Madame Marielle CREPIN, Madame Marie-Hélène DEBROUX, Madame Bénédicte DENU, Madame Geneviève DOP, Monsieur Xavier DOP, Madame Nicole , Madame Colette EMPTOZ, Monsieur Hervé FAIVRE, Madame Paule FAIVRE, Monsieur Michel FOUTEAU, Madame Nicole GARCIA, Monsieur François GARCIA, Madame Yvonne GAROND, Madame Magali GAUTHERON, Monsieur Philippe GONORD LAW DE LAURISTON, Madame Elisabeth GONORD LAW DE LAURISTON, Monsieur Raymond GUILLERMIC, Madame Marie France HAMEL DE MONCHENAULT, Monsieur Guy-Géo JABOULIN, Madame Marie JABOULIN, Madame Odile JABOULIN-ROUSTAND, Monsieur Michaël JAEGER, Monsieur René JALLUT, Madame Nancy JAUSSAUD, Madame Colette JOLY, Madame Anny KRESS, Madame Marliese KUPPER-LORETZ, Madame Nathalie LAFAYE, Monsieur Pascal LAGRANGE, Monsieur Pascal LAGRANGE, Monsieur Jean-Paul LARAMÉE, Monsieur Gérard LE BIDOIS, Monsieur Raymond LE FRANC DELADREUX, Monsieur Christian LECOMTE, Madame Brigitte LECOMTE, Monsieur Eric LEDI, Monsieur Jérôme MESNIL, Monsieur André MONNET, Madame Madeleine MONNET, Madame Marie-Thérèse MEYER, Monsieur André MULLER, Madame Béatrice MULLER, Madame Annie PEPIN, Madame Claudia PERCEVAL, Monsieur André PERRICHON, Madame Hélène PESSION, Madame Madeleine PESSION, Monsieur Robert PICARD, Monsieur Jean POUILLARD, Madame Nicole RATEL, Madame Christine POUQUET, Monsieur Christophe POUQUET, Madame Claire POUQUET, Monsieur Frédéric POUQUET, Monsieur Michel POUQUET, Madame Marie-Rose POUSSARDIN, Madame Colette RAPHARD, Monsieur François RAPHARD, Monsieur Guy de RAYMOND CAHUZAC, Monsieur Robert ROBERTSON, Madame Martine ROUSSE, Monsieur Raymond SARRE, Madame Monique SARRE, Monsieur Roland SCHAEFFER, Madame Véronique SCHAEFFER, Monsieur Francis SCHULTZ, Madame Pascale SCHULTZ,

Monsieur Raymond SCHULTZ, Madame Marie SEITZ, Monsieur Nicolas SKOURIAS, Madame Annick STORCK, Monsieur Robert THIRY, Monsieur Tomi UNGERER, Monsieur Jean-Michel VILLEMÉY, Monsieur Guillaume VILLENEUVE, Monsieur Louis VUILLERMET, Monsieur Daniel WALLE, Madame Ginette WALLE ;

- Maîtres Claude LIENHARD et Jacky PETITOT, substituant Maître Jean-Pierre BELLECAVE au nom de Monsieur José Maria APARICIO ARRIBAS, Madame Maria José ARRIBAS CASANAL, Monsieur Juan Manuel BLANCO GARCIA, Messieurs Carlos et Juan BLANCO SANCHO, Madame Maria de la Paz GARCIA PEREZ, Monsieur Fernando SANCHO DEL HOYO, Madame Maria Isabel SANCHO SANTA CRUZ, Madame Encarnacion CORTEZON CUENCA, Madame Maria del Carmen DIEZ NOGUERALES, Monsieur José Luis GISMERA CORTEZON, Monsieur Francisco Javier GISMERA CORTEZON, Monsieur Eduardo GISMERA DIEZ, Madame Sara GISMERA DIEZ, Monsieur Baltazar Epifanio GISMERA GONZALO, Madame Victorina NOGUERALES CORTEZON, Madame Isabel CARMONA VEGAS, Messieurs Francisco et Jesus GUILLEN CARMONA, Monsieur José Maria GUILLEN ORTEGA, Madame Sara GUILLEN ORTEGA, Monsieur Francisco Javier GUILLEN RABALAN, Madame Maria MORALES SANCHEZ, Madame Maria Pilar ORTEGA MORALES, Monsieur Juan ORTEGA REDONDO, Messieurs Francisco de Borja MENDIVIL FUSTER, Francisco MENDIVIL OLIVER et Francisco José et Rafael MENDIVIL PEYDRO, Mesdames Maria Victoria MENDIVIL FUSTER, Maria del Carmen MENDIVIL PEYDRO et Carmen PEYDRO SALMERON, Mesdames Paulina MINGOTE GARCIA, Maria del Carmen SIMON ARTIGAS, Maria del Carmen et Elia VIÑAS SIMON, Monsieur Carlos VIÑAS MINGOTE,

- Maître Jean-Marie CHANON, avocat au nom de Madame Chantal MIGNARD et Monsieur Julien MIGNARD ;

- Maître Michel WELSCHINGER, avocat en sa plaidoirie, au nom du Fonds de Garantie, subrogé aux droits de Madame Valérie MORICE et des ayants-droits de Monsieur Denis HAMAIDE et de Monsieur José PENANDO ;

- Maître LEVEN-EDEL, avocat en sa plaidoirie pour la Caisse Primaire d'Assurance Maladie de Sélestat ;

- Maître Dominique HARNIST, avocat en sa plaidoirie pour les Caisses Primaires d'Assurance Maladie de Strasbourg, Sarreguemines et d'Alsace du Nord ;

- Maître Cathy PETIT, avocat, substituant Maître André BERTHELEN, avocat au nom de Madame Patricia MILLOT et Mademoiselle Anaïs RITZENTHALER.

Le Ministère Public entendu en ses réquisitions.

les avocats des prévenus en leurs plaidoiries :

Maître Philippe LEMAIRE, avocat de Monsieur Daniel CAUVIN ;  
Maîtres Mélanie ETIENNE, Simon FOREMAN, et Daniel SOULEZ-LARIVIERE, avocats de Messieurs Claude FRANTZEN et Pierre GOURGEON ;  
Maîtres Christian BUFFAT, Simon NDIAYE et Henri LECLERC, avocat de Monsieur Bernard ZIEGLER ; Maître Eric APFEL, avocat de

Monsieur Eric LAMMARI et Maître Jean CHEVRIER, avocat de Monsieur Jacques RANTET.

Maîtres Fernand GARNAULT et Fabrice PRADON, avocats pour la Société Air France, venant aux droits d'Air Inter, civilement responsable de Messieurs Daniel CAUVIN et Jacques RANTET.

Maîtres Sophie COCHERY et Simon NDIAYE avocats pour la Société AIRBUS, civilement responsable de Monsieur Bernard ZIEGLER.

**LA COUR**, après avoir accompli dans l'ordre légal les formalités prescrites par l'article 513 du Code de Procédure Pénale, les prévenus interrogés, les avocats des parties civiles entendues en leur plaidoirie, le Ministère Public entendu, les prévenus ou leurs avocats, ayant eu la parole en dernier, a mis l'affaire en délibéré et la Présidente a déclaré que l'arrêt serait rendu à l'audience publique du **14 MARS 2008**,

Et ce jour, **14 MARS 2008**, la Présidente, Madame Claudine KRIEGER-BOUR, Président de Chambre, en audience publique, a donné lecture de l'arrêt dont la teneur suit, conformément aux dispositions des articles 485 et 512 du Code de Procédure Pénale, en présence du Ministère Public et du Greffier Mademoiselle Martine IMHOFF.

**LA COUR A STATUÉ COMME SUIT :****D) LA RECEVABILITÉ DES DÉCLARATIONS D'APPEL À L'ENCONTRE  
DU JUGEMENT DU 7 NOVEMBRE 2006**

Elles doivent être déclarées recevables sauf celle de Mme Annick MUIR, divorcée BEDIKIAN, en sa qualité d'ayant droit de son frère M. Dany MUIR décédé dans l'accident, qui a interjeté appel par lettre recommandée avec accusé de réception datée du 15 novembre 2006 parvenue au greffe du tribunal correctionnel de Colmar le 17 novembre 2006.

Cette déclaration d'appel, non conforme aux dispositions d'ordre public de l'article 502 du code de procédure pénale, doit être déclarée irrecevable.

Par ailleurs, l'appel formé le 15 novembre 2006 par Maître VENTURELLI substituant Maître BEHR pour le compte des parties civiles suivantes : les consorts ANTOINE, PERRIN, STADLER, BOILEAU et MARILLACH est irrecevable en ce qu'il a été interjeté sur les dispositions pénales du jugement.

Il en est de même de l'appel formé le 22 novembre 2006 par Maître SENGELEN, substituant Maître ROY et Maître BOUGHLAM pour le compte des parties civiles suivantes : le SPAF, les consorts HECQUET - VERVERS - CHAVAROT qui est irrecevable en ce qu'il a été interjeté sur les dispositions pénales du jugement.

**II) L'ACTION PUBLIQUE****A) Les faits**

Le 20 janvier 1992, à 18h40, l'Airbus A-320 immatriculé F-GGED exploité par la compagnie AIR-INTER décolle de Lyon - Satolas pour un vol commercial de 35 minutes à destination de Strasbourg - Entzheim avec, à son bord, 90 passagers et 6 membres d'équipage dont le commandant de bord Christian HECQUET, le copilote Joël CHERUBIN et 4 membres d'équipage commercial.

Sa certification de navigabilité date du 22 décembre 1988.

L'aéroport de Strasbourg - Entzheim est un aérodrome militaire ouvert à la circulation aérienne civile dont le contrôle est assuré par des militaires de l'armée de l'air. Il dispose d'une piste unique longue de 2 400 mètres orientée 051°/231° magnétiques et utilisée selon le vent dans un sens ou dans l'autre sous les appellations "piste 23" ou "piste 05". La piste 23 est équipée d'un dispositif Instrument Landing System (ILS) de précision qui est un guidage de l'avion en site et en azimut par rapport à un axe et un plan de descente, sur lequel le pilote automatique peut être couplé. Par

contre, la piste 05 n'est pas pourvue d'un tel équipement. Ce soir-là, en raison d'un fort vent de nord-est, c'est cette piste qui est en service et l'approche peut se faire selon plusieurs procédures :

- la première consiste à utiliser le dispositif ILS de la piste 23 suivie d'un tour de piste à vue pour atterrir face au vent sur la piste 05 en service. Elle implique le suivi de l'itinéraire "LUL - OBORN - SE".

- la deuxième, qui implique le suivi de l'itinéraire "LUL - ANDLO - STR", consiste à faire une approche VOR- DME 05, de fait VOR -TAC 05, s'agissant d'un aéroport militaire, "de non-précision" dite "classique" dont la philosophie est de placer et de maintenir l'avion sur l'axe de percée au 051° par rapport au nord magnétique, selon la documentation officielle, en utilisant les relèvements magnétiques transmis par l'émetteur VOR (Variable Omni Range) de Strasbourg et de respecter un plan de descente exprimé en une suite de segments de vol et calculé en fonction des distances transmises par les balises DME (Distance Measuring Equipment), lesquelles doivent être corrélées avec des altitudes préconisées par AIR INTER, au-dessus de certains repères de passage.

A Strasbourg, dans cette procédure, les repères sont les suivants :

- \* IAF qui est le début de l'approche initiale, soit la balise SE

- \* IF qui est le début de l'approche intermédiaire soit le point ANDLO situé à une distance de 11 NM avec passage à une altitude minimale de 5 000 pieds

- \* FAF qui est le début de l'approche finale à une distance de 7 NM avec passage à une altitude de 3 600 pieds, étant précisé qu'il existe en outre un autre contrôle au point situé à 9 NM du seuil de piste qu'il convient de survoler à une altitude de 4 000 pieds.

En outre, de manière dérogatoire, la pente du segment intermédiaire est de 5,6 % alors qu'elle devrait être nulle puisqu'il sert à établir la vitesse et la configuration de l'appareil avant l'approche finale et la longueur du segment à l'estime en approche initiale est de 11,7 NM au lieu de 10 NM.

Au départ de Lyon, l'équipage a programmé l'approche ILS 23 sur l'ordinateur de bord puis, ayant appris par l'ATIS (Automatic Terminal Information Service), qu'en raison du vent de nord-est, la piste 05 était en service, c'est celle-ci qui a été insérée dans le calculateur. Néanmoins, un peu plus tard, le commandant de bord revient à sa décision initiale d'effectuer une approche ILS sur la piste 23 suivie d'une manoeuvre à vue pour se poser sur la piste 05.

Après l'instruction et l'autorisation de début de descente données par le Centre Régional de la Navigation Aérienne de Reims, l'équipage doit modifier son itinéraire initial et mettre le cap sur le point ANDLO qui ne figure pas dans le plan vol inséré pour une arrivée ILS 23. L'avion arrive ensuite dans la zone de contrôle de l'approche

de Strasbourg alors qu'il se trouve à 22 NM du VOR-DME "STR" et le sergent BILLARD, qui envisage une approche directe sur la piste 05, l'autorise à poursuivre sa descente vers 5 000 pieds QNH sur ANDLO ce qui rendait encore possible cette approche.

Toutefois, au passage d'ANDLO, l'avion est à 8,6 NM de "STR", sa vitesse est de 292 noeuds et son altitude de 7 600 pieds de sorte que la procédure d'approche directe n'est plus réalisable. Dès lors, l'équipage informe enfin le contrôle de Strasbourg de son intention d'effectuer une approche ILS 23 suivie d'une manoeuvre à vue pour la piste 05 et apprend que, compte tenu de la procédure envisagée, il risque de devoir se mettre en attente pour permettre trois décollages en piste 05.

Le commandant de bord décide d'abandonner son projet d'approche ILS pour celui d'une approche VOR-DME 05. Intervient alors l'adjudant LAMMARI qui propose à l'équipage un guidage radar pour le ramener au point ANDLO pour lui faire gagner du temps, ce qui est accepté par le commandant. Le contrôleur lui assigne un code transpondeur ainsi que le cap 230° et l'avion débute son éloignement par la gauche qui dure pendant 2 minutes et 18 secondes.

Au cap 143°, M. LAMMARI lui donne l'instruction de virer à gauche vers le 090° puis, de poursuivre le virage à gauche pour s'établir sur le relèvement 051° de "STR" tout en l'informant qu'il est à 4 NM travers gauche d'ANDLO. Toutefois, le virage est trop serré et la trajectoire suivie ne permet pas d'amener l'avion sur l'axe d'approche finale à ANDLO et l'équipage, s'en rendant compte, sélectionne différents caps en virage à droite en sortant les volets.

La mise en descente débute à 18h19'38" à la distance nominale prévue, soit 11 NM du VOR-DME alors que l'aéronef est sur le relèvement 060° de "STR", c'est-à-dire sur une trajectoire décalée de 9° environ par rapport à l'axe d'approche nominal, soit un écart supérieur à ce que tolèrent les règles de l'art, notamment les recommandations de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale).

Dix secondes après la mise en descente, la vitesse verticale devient négative. M. LAMMARI demande à l'équipage de rappeler le VOR en finale, et ce dernier accuse réception de ce message qui est le dernier contact avec le contrôleur. Puis la vitesse verticale augmente jusqu'à - 3 300 pieds/minute, la vitesse aérodynamique commence à croître de sorte que le commandant sort les aérofreins. L'avion passe sous le plan nominal de descente, mais l'équipage se préoccupe prioritairement de la trajectoire horizontale et de l'interception de l'axe. Le commandant rentre progressivement les aérofreins mais à 18h20'36", la radiosonde annonce "two hundred" et une seconde plus tard l'avion incliné à gauche, percute le Mont La Bloss, massif montagneux et boisé situé à proximité du Mont Sainte Odile qui culmine à 823 mètres, à la vitesse de 190 noeuds, selon une pente de descente de 15,5° entraînant la mort de 87 personnes dont 82 passagers et 5 membres d'équipage dont les 2 pilotes à savoir :

HECQUET Christian, CHERUBIN Joël, MERELLE Michèle, MEUNIERS Isabelle, DE GAULLIER Jean-Hugues, ANTOINE née PERRIN Christiane, CHACHURA Daniel, APARICIO José, COTTON Raymond, ARMBRUSTER Eberhard, DENU Jean-Louis, BALENSI Norbert, DUVAL Philippe, BENEZRA Claude, FRAGINALS Rossana épouse RENDON, BISEAU Jacques, GEIER-HOS Hans Peter, BLANCO GARCIA Carlos, GHAZAROSSIAN Frank, BOILEAU Bernard, GISMERA CORTEZON Baltasar, BOTTENMULLER Bernard, GSTALTER Dominique Solange, BOUTRY Edith, GUILLENCARMONA José Maria, BRENNIG Günther, HAMAIDE Denis, BUREL Alain, JAUSSAUD Jean-Paul, CARTEAUX Gérard, ANDRES-KUHN Patrick, CELLUPICA Jean-Claude, LAGRANGE Didier, LECOCQ Jean-Pierre, LAUMON Jean-Pierre, LEVY Albert, PETITCLERC Denis, LE JOLLEC Maryvonne, PIGNIER Vincent, LUDECKE Jean-Jacques, RAISIN Claude, RATEL Jean, RAPHARD Didier, MARILLACH Michel, RAY Thierry, MARTIN Jean-Luc, RENARD Philippe, MELLET Pierre, RIFF Cathy, MENDIVIL PEYDRO Gonzalo, RIFF Raymond, MERLE Paul, RITZENTHALER Michel, MIGNARD Henry, SCHICK Jean-Pierre, MIMOUNE Yacine, SCHOFF François, MOHELSKY Peter, SCHULLER Philippe, MONNET Rémy, SCHULTZ Jean-Pierre, MOUTHON Bernard, STADLER Lucien, MUIR Dany, STOUVENOT Antoine, MULLER Claude, THIERCELIN Guy, MORBOIS Jean-Claude, THOMAS Yves, NEUBERGER Walther, TRIJASSON Philippe, OFFNER Patrick, VACCARELLA Giuseppe, PATRUNO Antoine, VALENTE Michel, PATZNER Margarete, VAN DEN NEUIWENHUIZE Martinus, PATZNER Peter, VINA SIMON Javier-Carlos, PECQUEUR Philippe, WALLE Martine, PENANDO José, WALSETH Herbert, PERCEVAL Georges, WEIL Jacqueline, PERRIN Maurice, ZUBER Wolfgang

BONNETAUD Laurence épouse LACHMANN, CHATRE Jean-Noël, COHANA MéliSSande, COHANA Claude, DUCLOZ Romain, LOTA Pierre, MONNIER Valérie, SKOURIAS Nicolas et REICH Adolphe ont subi des blessures plus ou moins graves.

L'épave sera localisée à 22h35' à une altitude topographique voisine de 800 mètres, à environ 0,8 NM à gauche de l'axe d'approche et à 10,5 NM du seuil de piste avec le train sorti et les volets en configuration 2.

L'aéronef n'était pas équipé d'avertisseur de proximité de sol.

S'agissant des enregistreurs de bord, le DFDR, enregistreur de paramètres, détruit par le feu, était inexploitable. La bande du QAR, enregistreur de paramètres destiné à la maintenance et à l'analyse des vols, a été exploitée à l'exception des vingt dernières secondes du vol. L'enregistreur phonique, le CVR, était exploitable : les conversations des pilotes avec le contrôle ou l'équipage commercial n'ont pas posé de problème de compréhension. Par contre, celles de l'équipage navigant, qui ne communiquait pas au moyen de casques micro-écouteurs n'ont été enregistrées que grâce au microphone d'ambiance du cockpit, ce qui a rendu plus difficile leur compréhension.

Les conditions météorologiques au moment de l'approche étaient les suivantes :

- vent de nord - est à est 070°/20 noeuds entre 90 et 1 300 mètres d'altitude
- strato-cumulus en couche de 600 mètres à 2 000 mètres d'altitude
- chutes de neige ou de bruine verglaçante entre 900 et 2 000 mètres
- au cours des opérations de recherches, présence de brouillard givrant avec des températures négatives.

### **B) La procédure et les investigations**

Immédiatement après l'accident, par arrêtés des 21 et 27 janvier 1992 du Ministre des Transports, était instituée une commission d'enquête administrative chargée d'étudier les circonstances, rechercher les causes et dégager les enseignements de l'accident dans le but de prévenir de futurs accidents mais sans établir des fautes ou établir des responsabilités individuelles et collectives. Mais son rapport, versé aux débats, a été commenté par les experts judiciaires et les parties. Cette commission a estimé que l'événement pivot dans la survenance de l'accident est l'apparition et la non correction d'un taux moyen de descente de 3 300 pieds par minute en approche au lieu d'un taux d'environ 800 pieds par minute qui aurait permis de rester sur un plan d'approche de 3°3 à la vitesse nominale d'approche. Elle a réfuté les hypothèses selon lesquelles cette trajectoire a été commandée par l'équipage :

- soit à la suite d'une erreur de positionnement induite par les données transmises par les systèmes de navigation au sol
- soit à la suite de battements du VOR dus à l'installation de bord ou à la suite d'une erreur dans la distance au Tacan "STR" indiquée à bord
- soit à la suite d'une anomalie de carte affichée sur l'écran ND ( Navigation Display)
- soit à la suite d'une mise en descente volontairement initiée par l'équipage pour acquérir le plus rapidement possible des conditions de vol à vue.

La commission a également écarté l'hypothèse d'une trajectoire non commandée par l'équipage à la suite de défaillances techniques (dans les chaînes de commande).

Tout en déclarant qu'elle n'était pas parvenue à établir avec certitude le scénario de l'accident, elle a retenu comme assez probables les hypothèses selon lesquelles le taux de descente anormalement élevé a été involontairement commandé par l'équipage par suite d'une mauvaise conscience du mode de pilotage automatique vertical ou d'une conscience erronée de la signification des chiffres affichés. Par contre, selon elle, est très peu probable l'hypothèse d'une défaillance du FCU (Flight Control Unit) ou de la chaîne de transmission de la consigne au calculateur.

Dès le 20 février 1992, la commission a recommandé que la réglementation française soit amendée dans les meilleurs délais pour rendre obligatoire pour des aéronefs de transport aérien l'emport d'un dispositif d'avertisseur de proximité de sol (GPWS) dans les conditions techniques préconisées par l'Annexe 6 de la Convention

de Chicago, que la conception de l'interface avion - équipage relative aux modes verticaux du pilotage automatique soit modifiée et que les conditions d'installation et d'homologation de la balise de détresse soient renforcées.

Le rapport final du 26 novembre 1993 a ajouté d'autres recommandations relatives à l'équipage, aux enregistreurs, à la survie, aux procédures de circulation aérienne, à l'exercice de la tutelle de l'Etat et au retour d'expérience.

Le 24 janvier 1992, le magistrat instructeur a ordonné une expertise judiciaire qu'il a confiée à MM. BELOTTI et VENET pour qu'ils donnent leur avis technique et scientifique sur les causes de l'accident.

Dans leur rapport déposé le 23 décembre 1994, ils ont retenu à ce titre deux hypothèses à savoir la descente rapide volontaire et la descente rapide involontaire.

Les facteurs communs aux deux hypothèses sont, selon eux, des anomalies cumulatives situées en amont du point de descente et ils peuvent être classés en facteurs déterminants, c'est-à-dire devant être retenus en priorité et en facteurs additifs, c'est-à-dire secondaires.

Ont été retenus comme déterminants :

- la constitution d'un équipage avec deux pilotes récemment qualifiés sur l'A 320
- le positionnement radar de début d'approche non conforme à l'objectif
- la procédure VOR-DME triplement dérogatoire de Strasbourg - Entzheim
- le dysfonctionnement de l'équipage

Ont été retenus comme additifs :

- les anomalies dans la phraséologie et les erreurs des contrôleurs aériens
- les insuffisances de la documentation
- les insuffisances de l'équipement radar de Strasbourg - Entzheim
- l'absence de dispositif d'avertisseur de proximité de sol
- les battements du VOR
- la culture de l'entreprise AIR INTER.

Les experts ont établi un facteur contributif spécifique à l'hypothèse de la descente involontaire à savoir que l'équipage a pu commettre une erreur de sélection du mode de descente verticale sans détecter ni corriger l'anomalie de la trajectoire, en raison d'une mauvaise ergonomie du poste de pilotage.

Toutefois, faute de preuve, les experts n'ont pas pu valider avec certitude l'une ou l'autre de ces deux hypothèses.

Invités à compléter séparément leur rapport en juillet 1996, M. BELOTTI a maintenu l'impossibilité de privilégier l'une ou l'autre des hypothèses retenues alors que M. VENET a écarté celle de la descente rapide volontaire pour ne retenir que celle de la descente involontaire et a ajouté comme causes de l'accident le

dysfonctionnement de l'émetteur VOR de "STR" au sol et du dispositif VOR à bord ainsi que l'insuffisance de l'entraînement de l'équipage aux approches VOR-DME lors du stage de qualification A 320.

Les experts en facteurs humains désignés par le juge d'instruction ont mis en évidence l'existence d'erreurs dans :

- la constitution de l'équipage formé de deux novices
- le guidage radar
- les choix de la conception du cockpit qui ont entraîné pour l'équipage une confusion lors de l'adoption du mode de descente et une erreur de fixation à la suite de cette confusion
- l'absence d'un avertisseur de proximité de sol.

L'association Echo, ayant estimé que l'équipage ne disposait pas d'information réelle sur sa position horizontale, plusieurs expertises très techniques ont été diligentées en 1996 et 1997 sur les erreurs pouvant affecter le système VOR. Or il n'a été mis en évidence aucun dysfonctionnement de l'émetteur VOR "STR" ni du matériel embarqué de l'A320.

Les 1er et 2 octobre 1997, le juge d'instruction a ordonné un transport sur les lieux à Toulouse, dans les locaux d'AIRBUS INDUSTRIE pour réaliser les opérations de reconstitution des hypothèses du scénario de l'accident au cours desquelles M. ZIEGLER a exposé sa thèse de la descente volontaire à un taux affiché en deux temps de 800 pieds/minute puis de - 3 600 pieds/minute en expliquant que l'équipage savait qu'il volait trop haut, qu'il voulait descendre rapidement au-dessous des nuages pour se mettre au palier, décélérer et rejoindre à vue le seuil de piste et que l'équipage savait qu'il volait également trop vite de sorte qu'il a sorti les aérofreins pour stabiliser la vitesse avant de les rentrer pour pouvoir se mettre en atterrissage.

Postérieurement, M. BELOTTI, consulté sur cette thèse, l'a trouvée plus réaliste et a rejeté l'hypothèse d'une confusion de mode par l'équipage, contrairement à M. VENET qui a maintenu celle de la descente rapide involontaire.

C'est dans ces conditions qu'après avoir initialement pris la décision de mettre M. ZIEGLER en examen, le juge d'instruction, dans une ordonnance du 16 décembre 1997, a modifié sa position en estimant qu'il n'existait aucune certitude permettant de trancher entre la descente rapide volontaire ou involontaire mais que cette dernière hypothèse lui paraissait peu vraisemblable.

En outre, la demande de contre expertise formulée par certaines parties ayant été rejetée par le magistrat instructeur, sur appel, par arrêt rendu le 14 mai 1998, la chambre d'accusation de la cour d'appel de Colmar a fait droit à cette demande, à laquelle s'est associé le Ministère public.

Les contre-experts, MM. GUIBERT, ROLLAND, WANNAZ, ANGLADE et BECAVIN, ont déposé leur rapport le 10 mars 2001. Ils ont reconstruit dans le plan horizontal les trajectoires de l'avion à partir du point d'impact selon la méthode

“cap/vitesse” en tenant compte en outre de la trace au sol des QDM VOR et ont confirmé que l’erreur VOR le long de l’axe de percée n’était pas une cause déterminante de l’accident.

S’agissant de la navigation dans le plan vertical, ils ont conclu qu’il n’existait aucun élément indiscutable pour prouver absolument que l’équipage avait volontairement affiché au FCU une vitesse cible de descente de - 3 300 pieds/minute. Par contre, ils ont exclu l’affichage d’une vitesse cible finale de - 3 600 pieds/minute ainsi que l’affichage de plusieurs vitesses cibles successives défendus par M. ZIEGLER.

De même, à l’issue des investigations, n’a pas été établi avec certitude le mode de descente sélectionné par l’équipage.

La commission d’enquête administrative ainsi que MM. BELOTTI et VENET ont opté pour le mode Heading (HDG) utilisant les paramètres du cap magnétique et s’exprimant par un taux de descente (V/S) en pieds/minute qui leur paraissait le plus probable.

Par contre, les autres experts n’ont pas écarté l’adoption du mode Track (TRK) définissant une trajectoire vraie par rapport au sol et s’exprimant en degrés par rapport à un vecteur de vol horizontal (FPA).

En 2003, au vu des informations explicitées par MM. GUIBERT, ANGLADE et BECAVIN, une nouvelle expertise a été ordonnée pour vérifier le fonctionnement des récepteurs DME COLLINS équipant l’A 320. Les experts ont conclu en 2004 et en 2005 qu’il était démontré que les interrogateurs/récepteurs DME COLLINS 700 avaient des défaillances techniques qui ont probablement conduit à mettre à la disposition de l’équipage des positions instantanées fausses et notamment, lors de la descente finale, une distance plus courte que la distance réelle qui a incité les pilotes à afficher un taux de descente très important en raison de l’altitude trop élevée par rapport à la distance estimée du seuil de piste.

Ils ont ajouté que les performances de cet équipement n’étaient pas suffisamment fiables en 1988 pour assurer des approches VOR-DME à Strasbourg dans des conditions de sécurité suffisantes et qu’il a fallu attendre les années 1993/1994 pour que d’importantes modifications soient apportées au logiciel.

Par contre, ils ont admis qu’il n’était pas prouvé formellement l’existence d’un lien de causalité direct et quantifié entre ces dysfonctionnements et le taux excessif de la descente finale.

### **C) La culpabilité**

#### **La responsabilité de MM. GOURGEON et FRANTZEN**

M. GOURGEON et M. FRANTZEN sont prévenus d'avoir à Barr, le 20 janvier 1992, en leur qualité respective de directeur général de l'aviation civile et de chef du service de la formation aéronautique et du contrôle technique involontairement causé la mort de 87 passagers et membres de l'équipage de l'avion Airbus immatriculé F-GGED et des blessures à 9 autres, ces blessures ayant entraîné des incapacités totales de travail inférieures ou supérieures à trois mois, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par loi ou le règlement, en s'abstenant de faire transposer dans la réglementation française les dispositions de l'annexe 6, section 6.15 de la Convention de Chicago, qui édicte que "tous les avions à turbomachines dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 15.000 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de 30 personnes seront dotés d'un dispositif avertisseur de proximité de sol".

#### **1) L'exception d'incompétence :**

Selon les termes du dispositif de leurs conclusions déposées le 16 octobre 2007, MM. GOURGEON et FRANTZEN, qui reprennent une argumentation similaire à celle qu'ils avaient développée en première instance, demandent, in limine litis, à la cour de :

- constater que l'action publique tend à soumettre au juge pénal l'appréciation de l'opportunité de dispositions réglementaires prises régulièrement par l'autorité administrative compétente, en violation du principe constitutionnel de la séparation des pouvoirs ;

- se déclarer incompétente pour en connaître.

A cet effet, les prévenus, qui s'appuient sur l'avis émis par M CARCASSONNE, professeur de droit public, font valoir en substance :

- qu'aucune violation de la loi ne peut leur être imputée ;
- que l'introduction de l'obligation d'emport du GPWS dans la législation française était une question de pure opportunité et non de légalité ;
- que les appréciations d'opportunité échappent au contrôle du juge.

Les agents publics, soumis au régime de responsabilité pénale de droit commun, sont personnellement responsables des infractions pénales qu'ils ont pu commettre à l'occasion de l'accomplissement de leurs fonctions. Il n'est pas prétendu que MM GOURGEON et FRANTZEN bénéficieraient d'une immunité juridictionnelle.

Le débat sur "l'appréciation de l'opportunité de dispositions réglementaires prises régulièrement par l'autorité administrative compétente" est intimement lié à la détermination des fautes imputées aux prévenus, comme en attestent leurs conclusions dans lesquelles ils écrivent notamment qu'il ne peut leur être reproché "aucune

violation de la loi ni aucune illégalité dans l'exercice qu'ils ont fait du pouvoir réglementaire, aux côtés du ministre dont ils avaient reçu délégation de signature" ou encore "d'avoir eu un comportement contraire à la loi". Leur argumentaire tiré du principe de la séparation des pouvoirs, destiné à démontrer qu'ils n'ont commis aucune faute pénale, relève du fond et ne peut être utilement examiné en dehors de toute appréciation concrète des chefs de prévention.

En conséquence, l'exception d'incompétence doit être rejetée.

## **2) Le fond :**

Le Ministère Public requiert l'infirmité du jugement entrepris et la condamnation des prévenus des chefs d'homicides et de blessures involontaires.

MM. GOURGEON et FRANTZEN sollicitent la confirmation de la relaxe en faisant valoir d'une part que l'existence d'un lien de causalité entre le défaut de transposition de la norme OACI sur le GPWS et l'accident n'est pas certaine, d'autre part qu'aucune faute caractérisée au sens de l'article L 121-3 du code pénal ne peut leur être reprochée.

La cour ne reviendra pas sur les implications de la loi n° 2000-647 du 10 juillet 2000 tendant à préciser la définition des délits non intentionnels, celles-ci ayant donné lieu à des développements non contestés du réquisitoire définitif et de l'ordonnance de renvoi devant le tribunal correctionnel.

S'agissant de la faute qui aurait contribué à la réalisation du dommage de manière indirecte, la cour observe :

- qu'il ressort de la convention de Chicago en date du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale, et notamment de ses articles 37 et 38 relatifs aux "normes et pratiques recommandées internationales", que les normes adoptées par l'OACI, compte tenu de leur nature et notamment des possibilités de dérogation qu'elles comportent, n'ont pas un caractère impératif ;

- que dès lors, il importe peu que la France ait oublié, dans ses réponses à l'OACI des 22 décembre 1986 et 14 novembre 1990, de rappeler la différence entre la réglementation nationale et les dispositions de l'annexe 6 relatives au GPWS qu'elle avait notifiée le 12 septembre 1978.

En conséquence, la réglementation française sur le GPWS au moment de l'accident n'était affectée d'aucune illégalité en l'absence de norme supérieure applicable et il ne peut être reproché à MM. GOURGEON et FRANTZEN d'avoir violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement.

Par ailleurs, la prévention les concernant vise également, à l'aune de l'article 121-3 du code pénal, la faute caractérisée et qui expose autrui à un risque d'une particulière gravité que les prévenus ne pouvaient ignorer, laquelle, en l'espèce, serait

constituée par l'absence d'élaboration d'un règlement rendant obligatoire l'emport du GPWS en France.

Non seulement, le principe de la séparation des pouvoirs interdit au juge judiciaire de contrôler l'activité normative de fonctionnaires délégués de l'autorité administrative compétente dans l'exercice de son pouvoir réglementaire, dès lors que l'élaboration de la norme impliquait un arbitrage de nature politique sur la question alors controversée du GPWS mais encore, MM. GOURGEON et FRANTZEN n'ont commis aucune faute personnelle.

En effet, il ne peut leur être reproché un manque d'initiative ou de diligence durant la décennie 1980-1990 alors que la communauté aéronautique française n'était pas favorable à ce dispositif en raison de son manque de fiabilité, ainsi qu'il résulte des résultats de la consultation lancée par la DGAC en 1978-1979, sous l'égide du SFACT, auprès des constructeurs, syndicats et compagnies aériennes sur un projet d'arrêté visant à le rendre obligatoire.

Même la FAA (Federal Aviation Administration) a admis que son adoption en 1975 avait été prématurée en raison de son manque de crédibilité.

Pour sa part, l'OACI, qui avait pris en 1978 une norme pour son emport, sollicitée en 1991 par l'IFALPA (Fédération internationale des pilotes de ligne), a engagé une étude et a constaté que, durant la décennie 1980-90, il continuait de se produire des collisions avec le relief et que l'équipement était entaché d'alarmes intempestives.

C'est à partir de 1990 que la DGAC, dirigée par M. GOURGEON, et plus particulièrement le SFACT, sous la direction de M. FRANTZEN, dans le cadre de l'élaboration du nouveau règlement européen JAR-OPS, va rédiger un projet imposant l'emport du GPWS, dont la fiabilité a évolué positivement, et le faire adopter par les autres Etats européens. Au moment de l'accident, ce processus était en cours.

Dans ces conditions, il n'est pas établi que les prévenus ont commis une faute en ne faisant pas transposer dans la réglementation française les dispositions de l'annexe 6 de la Convention de Chicago sur l'emport du GPWS.

De surcroît, MM. GOURGEON et FRANTZEN, qui n'ont ni initié, ni contrôlé le mouvement de l'aéronef F-GGED, ne peuvent être tenus pour les auteurs directs du sinistre, de sorte que le lien de causalité avec le dommage serait indirect.

Au surplus, ainsi que l'ont rappelé les premiers juges, les délits d'atteintes involontaires à la vie et à l'intégrité de la personne ne seront caractérisés que si l'existence de ce lien de causalité, même indirect, est certaine.

Il résulte du dossier et des débats, notamment des investigations menées par MM. VENET et BELOTTI, que le GPWS, instrument destiné à alerter l'équipage par le déclenchement d'alarmes spécifiques d'un risque de collision avec le sol, était

devenu, à la fin des années 1980, grâce à l'amélioration de ses performances (le taux d'alarmes intempestives était passé selon l'OACI de une pour 750 vols en 1975 à une pour 4.000 en 1990 - cote D 9988), un élément efficace de prévention des collisions avec le relief. La commission d'enquête a observé que "l'équipement des flottes et la mise en place de politiques d'utilisation cohérentes (avaient diminué) significativement le nombre de vols pilotés contre le relief" (page 226 de son rapport): c'est pourquoi, dès le 20 février 1992, elle a recommandé de rendre obligatoire l'installation du GPWS sur les aéronefs de transport aérien dans les meilleurs délais.

Toutefois, cet équipement, simple instrument d'alerte, n'était pas, selon l'expression utilisée par les experts judiciaires VENET et BELOTTI, "apte à déclencher une remise de gaz automatiquement en cas de danger". Son efficacité repose sur une réaction de l'équipage.

Ces derniers ont consacré dans leur rapport en date du 23 décembre 1994 de longs développements au "lien de causalité entre l'absence de GPWS et l'accident". Après avoir observé que l'avion F-GGED aurait pu être équipé d'un GPWS MK III, seul instrument certifié pour ce type d'aéronef, ils ont décrit les alarmes qui auraient été déclenchées par le passage au dessus du relief des Vosges, évalué le temps de réponse du "couple équipage/avion", et procédé à une expérimentation en vol le 20 février 1992. Retenant qu'il était "vraisemblable qu'une alarme GPWS aurait alerté l'équipage et lui aurait donné l'occasion de sortir de la situation anormale dans laquelle il se trouvait" (page 493 de leur rapport), ils ont conclu que "la présence d'un GPWS sur l'A-320 aurait nécessairement fourni à un équipage - à condition qu'il ait été préalablement formé et sensibilisé à l'utilisation des procédures appropriées - une alarme significative pendant un temps suffisamment long pour lui permettre d'effectuer une remise de gaz en temps utile" (page 504) ou encore que "l'absence de GPWS (avait) privé l'équipage de la SEULE alarme sonore et visuelle susceptible de l'alerter fortement et de suggérer directement les manoeuvres correctives de trajectoire avant qu'il ne soit trop tard" (page 699).

En réponse aux observations des conseils des prévenus, les experts judiciaires ont, dans leur rapport complémentaire, confirmé que l'équipage, "s'il avait été formé convenablement ... avait toutes chances d'être alerté par un puissant signal émanant du GPWS et d'effectuer une remise de gaz immédiate et salvatrice, si cet équipement avait été installé sur les A-320 d'AIR INTER" et ajouté qu' "en dépit des perturbations constatées dans le comportement de l'équipage, dans la suite des opérations et notamment à partir du dernier virage, ... une alarme GPWS, par la puissance de son caractère alertant agissant à la fois sur les facultés auditives et visuelles de l'équipage (fussent-elles diminuées par le stress induit par la situation complexe du moment) aurait eu toutes chances de faire sortir cet équipage de son inhibition momentanée et de déclencher un réflexe de remise de gaz immédiat" (cote 16149). Ils ont tenu à préciser qu'ils n'avaient pu utiliser le mot "certain" dans leur rapport initial en l'absence de "relation systématique" d'ordre mécanique ou électrique entre l'alarme et la remise de gaz et que celle-ci dépendait de "facteurs humains".

Pour sa part, la commission d'enquête a estimé qu'il était "fort peu probable"

que l'équipage, compte tenu de ce que les cartes mises à sa disposition faisaient mention d'alarmes injustifiées potentielles, y aurait réagi positivement.

Les analyses de collisions avec le relief (controlled flight into terrain accidents) menées tant par l'OACI que par le fabricant du GPWS, la société Sundstrand, ont montré que le GPWS n'assurait pas une protection totale contre les "CFIT accidents" en raison notamment d'absence de réaction des équipages aux alarmes ou de réactions inadaptées.

Enfin, tant M. FALZON, expert désigné par le juge d'instruction, que divers témoins entendus par les premiers juges et par la cour, tels M. ARSLANIAN, ont admis qu'il n'existe aucune certitude sur la réaction d'un équipage face au déclenchement d'une alarme GPWS.

Dans ces conditions, il est impossible d'affirmer que l'équipage de l'avion F-GGED aurait positivement réagi à une alarme si un GPWS avait bien été embarqué et qu'il aurait abandonné la descente fatale qu'il avait initiée. En d'autres termes, même si l'absence de GPWS a privé l'équipage d'une chance de rectifier sa manoeuvre, il n'est pas démontré que cet instrument aurait permis d'éviter la collision avec le relief.

En conséquence, en l'absence de faute de la part des prévenus et d'un lien de causalité certain avec le sinistre, il convient de confirmer le jugement entrepris qui a relaxé MM. GOURGEON et FRANTZEN des fins de la poursuite.

### **La responsabilité de M. RANTET**

L'ordonnance de renvoi est ainsi libellée : " attendu qu'il résulte de l'information charges suffisantes contre M. RANTET d'avoir à Barr, le 20 janvier 1992, involontairement causé la mort de 87 passagers et membres de l'équipage de l'avion A 320 immatriculé F-GGED, et des blessures à neuf autres personnes ayant entraîné des incapacités de travail inférieures ou supérieures à trois mois, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, les dites fautes ayant notamment consisté pour lui à constituer l'équipage de l' A 320 F-GGED d'un pilote et d'un copilote ayant une faible expérience sur ce type d'appareil, respectivement 162 heures et 61 heures, alors que la prudence exigeait, pour ce type d'avion, une constitution d'équipage comportant au moins un pilote expérimenté".

Le Ministère public requiert l'infirmité du jugement entrepris et la condamnation du prévenu des chefs d'homicides et blessures involontaires.

M. RANTET sollicite la confirmation de la relaxe.

Il fait valoir pour l'essentiel que la prévention n'est pas établie en ce qu'il a rempli les diligences normales compte tenu de la nature de ses fonctions, qu'il n'a pas commis de faute telle que définie par l'ordonnance de renvoi, que le Ministère Public ne peut alléguer des griefs nouveaux, et qu'il n'existe aucun lien de causalité certain entre l'appariement de l'équipage et l'accident.

Il résulte de l'article 388 du code de procédure pénale que le tribunal correctionnel est saisi par le renvoi ordonné par le juge d'instruction, c'est-à-dire que l'ordonnance de renvoi détermine les faits déférés au tribunal correctionnel.

En l'espèce, pour M. RANTET, l'étendue de la saisine de la juridiction de jugement est limitée aux faits précisément énoncés dans cette ordonnance, relatifs à l'appariement de l'équipage et exclusifs de toute autre imputation telle que la procédure dérogatoire de l'aéroport de Strasbourg, les approches VOR / DME, l'insuffisance du contrôle mutuel, le seuil d'alerte de la radio-sonde évoqués par le Ministère Public à l'appui de ses réquisitions devant la cour, ces éléments non seulement ne figurent pas dans la prévention mais sont en outre dépourvus de lien avec la notion d'expérience professionnelle sur avion nouveau qui constitue le seul objet de la poursuite.

M. RANTET reconnaît qu'il doit répondre de la poursuite en sa qualité de directeur de l'exploitation, fonction qu'il a occupée au sein de la compagnie AIR INTER à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1991. Il lui appartenait de donner les consignes générales pour l'appariement de l'équipage tenant compte des nombreuses contraintes liées à la réglementation relative aux heures de vol, aux congés, arrêts de travail, stages et contrôles en ligne obligatoires, ces consignes étant mises en oeuvre par le chef de secteur qui ne lui en référerait qu'en cas de difficultés.

Il est constant qu'à la date des faits, il existait une norme réglementaire, à savoir l'arrêté du 5 novembre 1987 modifié par l'arrêté du 30 mars 1989 relatif aux conditions d'utilisation des avions exploités par une entreprise de transport aérien dont l'article 6.3.3.1 relatif à la fonction de commandant de bord qui prévoyait que "nul ne peut être commandant de bord d'un avion multipropulseurs pressurisé de 20 passagers ou plus ou d'un avion multiréacteurs s'il n'est titulaire d'une licence de pilote de ligne, s'il n'a effectué 1000 heures de vol en tant que pilote (...)" .

Il ne peut être sérieusement soutenu que cet arrêté n'était pas applicable à l'A 320 dont la certification était intervenue le 26 février 1988 et que M. HECQUET, titulaire du brevet de pilote depuis le 19 juin 1985, qualifié sur l'A 320 depuis le 9 septembre 1991 et totalisant 8807 heures de vol au jour de l'accident, ne remplissait pas les conditions d'expérience et de qualification requises par cet arrêté.

Mis à part cet arrêté, il n'existait au moment de l'accident aucun autre règlement, ni aucune norme ou recommandation internationale définissant l'expérience requise par un équipage pour piloter un avion nouveau.

Néanmoins, la responsabilité de M. RANTET est recherchée en ce qu'il aurait commis une faute qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'il ne

pouvait ignorer en associant un pilote et un copilote ne disposant que d'une faible expérience sur ce type d'appareil, à savoir 162 heures et 61 heures, et qu'il aurait indirectement causé l'accident.

La notion d'expérience repose d'abord sur la formation dispensée aux pilotes pour obtenir la qualification de type A 320.

Sur ce point, M. HECQUET et M. CHERUBIN avaient suivi les stages "avions nouveaux", de qualification de type A 320 et de "complément technique" ; ces formations décrites en détail dans le rapport de la commission d'enquête administrative (D 8843-D 8839), spécialement élaborées et dispensées par la compagnie sur la base des procédures initiales d'Aéroformation sont réputées au plan international pour être parmi les meilleures (D 9686).

Chacun des deux pilotes avait satisfait aux diverses étapes et épreuves de cette formation sanctionnée par leur lâcher en ligne, de sorte qu'individuellement, il est établi que le commandant de bord et le copilote détenaient, à leur place respective, l'aptitude nécessaire pour piloter cet avion de type nouveau, depuis le 9 septembre 1991 pour le premier et depuis le 30 novembre 1991 pour le second ; M. BRODERICK, en sa qualité d'ancien responsable de la FAA, a témoigné qu'un processus de formation analogue avait été retenu aux Etats-Unis et que "le fait d'avoir subi un stage homologué certifie que les personnes sont aptes à piloter cet avion" (notes d'audience du 31 octobre).

A la date de l'accident, l'avion était exploité depuis près de quatre ans et dans ce délai, rien ne vient démontrer que M. RANTET ait eu à connaître de difficultés relatives à l'appariement d'équipages en lien avec cet avion nouveau.

Si M. HECQUET et M. CHERUBIN n'avaient jamais volé ensemble, il n'existait néanmoins aucun obstacle à leur pilotage en commun de l'A 320.

Les traits de caractère relevés par les instructeurs au cours des formations dispensées, avec un tempérament plus affirmé du copilote et un commandant de bord d'un naturel plus réservé, constituent de simples éléments de personnalité propres à chaque être humain, sans autre particularité ou conséquence et en tout cas indifférents à l'expérience professionnelle.

La prévention repose en outre sur un concept indéfini qui trouve écho dans l'avis de M. AMALBERTI rappelé dans l'expertise en facteurs humains selon lequel il faut environ 800 heures de vol soit un an et demi de pratique pour une bonne adaptation à l'avion, ainsi que sur l'opinion de M. VENET et M. BELOTTI, experts, selon laquelle l'aisance n'est acquise qu'après un an d'expérience.

Cependant, il n'est pas contesté que c'est moins le nombre d'heures de vol que celui des décollages et atterrissages qui façonne le savoir-faire des pilotes, leur confère de l'habileté, et est donc significatif de l'expérience professionnelle. Or, la compagnie AIR INTER présente une spécificité à cet égard. En effet, en raison de la

brièveté des trajets, pour l'essentiel inférieurs à une heure, les pilotes effectuent jusqu'à quatre étapes par jour, soit autant de décollages et d'atterrissages constituant les moments critiques du pilotage.

AIR INTER et M. RANTET rappellent que M. HECQUET totalisait 162 heures de vol sur A 320, et comparent - sans être contestés - la pratique professionnelle de ce dernier à celle d'un pilote ayant effectué 1000 heures de vol long courrier en 3 ans (D 9667).

Ces données, au regard même des recommandations des experts ci-dessus rapportées sont incompatibles avec toute notion d'insuffisance. En outre, le commandant de bord connaissait l'aéroport de Strasbourg et donc sa procédure dérogatoire ; il avait effectué le trajet Lyon - Strasbourg à plusieurs reprises.

Il s'en déduit que les acquis de la formation initiale de M. HECQUET où il a été jugé "au dessus du standard" (D 9681) et leur développement au cours des quatre mois qui ont suivi, au surplus dans des conditions exemptes de toute critique sur la qualité des vols conduits sur cet avion nouveau, viennent contredire les allégations contenues dans la prévention et le font apparaître comme le pilote expérimenté visé par elle.

En tout état de cause, ces éléments sont exclusifs de la conscience par M. RANTET de tout risque. Quand bien même AIR INTER a, en avril 1992, défini le "pilote nouveau" comme celui ayant moins de 300 heures sur A 320, cette décision intervenue après l'accident ne saurait a posteriori déterminer une faute à l'encontre du directeur d'exploitation, alors qu'elle répondait à un principe de précaution.

Au demeurant, au regard de la réglementation européenne également intervenue après l'accident et reprise par l'instruction ministérielle du 30 septembre 2003, l'appariement de l'équipage de l' A 320 accidenté n'aurait pas été critiquable. Les JAR OPS 1 ont objectivé et donné un contenu concret au concept d'expérience par la définition du pilote inexpérimenté, qui est "un membre d'équipage" ayant "achevé une qualification de type ou une formation de commandant de bord, et les vols en ligne sous supervision associés, à moins qu'il ait effectué sur ce type :

- a) 100 heures de vol et volé 10 étapes dans une période de consolidation de 120 jours
- b) 150 heures de vol et volé 10 étapes (sans limite de temps)".

Au contraire, M. HECQUET, qui cumulait 112 heures de vol sur A 320 en France métropolitaine (soit en moyenne quatre étapes par trajet) dans les 90 derniers jours (D 08857) précédant la date de l'accident, aurait été considéré comme un pilote expérimenté.

Dans ces conditions, aucune faute d'imprudence et a fortiori aucune faute caractérisée n'est imputable à M. RANTET dans l'appariement de l'équipage au regard de son expérience.

En conséquence, la relaxe prononcée par les premiers juges doit être confirmée.

### **La responsabilité de M. CAUVIN**

M. CAUVIN a été renvoyé devant le tribunal correctionnel aux termes de l'ordonnance de renvoi du juge d'instruction ainsi libellée : "attendu qu'il résulte de l'information charges suffisantes contre M. CAUVIN d'avoir à Barr, le 20 janvier 1992, involontairement causé la mort de 87 passagers et membres de l'équipage de l'avion A 320 immatriculé F-GGED et des blessures à neuf autres personnes ayant entraîné des incapacités de travail inférieures ou supérieures à trois mois, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, les dites fautes ayant notamment consisté pour lui, en sa qualité de directeur général adjoint de la compagnie Air Inter chargé des problèmes techniques de ne pas prendre l'initiative de faire installer sur les avions de la compagnie Air Inter répondant aux critères définis par l'article 6, section 6.15 de la Convention de Chicago, et notamment sur l'Airbus A 320 immatriculé F- GGED, un dispositif avertisseur de proximité du sol".

A l'audience, le Ministère Public s'en est remis à sagesse, retenant que M. CAUVIN n'était plus en fonction au moment de l'accident et que la faute caractérisée dans la causalité indirecte n'était pas établie.

M. CAUVIN demande confirmation du jugement qui l'a relaxé, faisant valoir pour l'essentiel que ses fonctions et responsabilités étaient limitées aux avions en service, exclusives de toute conséquence sur les avions nouveaux.

Il est entré à AIR INTER le 6 janvier 1975 comme directeur du matériel.

A cette époque, la question de l'installation ou de la non-installation du GPWS a été débattue au sein de la compagnie : d'une part M. ROLAND-BILLECART, chef du centre technique, est allé chez SUNSTRAND en 1974 pour assister à une première présentation du matériel et d'autre part une expérimentation sur le MERCURE 100 et l'A 300 est intervenue en 1977/1978 dont les résultats avaient été très négatifs en raison de nombreuses alarmes injustifiées (notes d'audience du 15 novembre 2007). Dans la même période une note du SFACT relevant de la DGAC datée du 24 avril 1978 notait les avantages (ultime rappel à l'ordre) et les inconvénients (alarmes intempestives) d'un tel équipement et concluait qu'il ne convenait pas de l'imposer par voie réglementaire.

C'est pour ces raisons que M. CAUVIN déclare n'avoir pas pris de décision d'emport du GPWS alors qu'à cette époque, une unanimité se dégagait dans ce sens en France, nonobstant l'obligation d'emport imposée aux Etats -Unis à compter de 1975.

Il a été nommé directeur général adjoint de la direction administrative technique et opérationnelle (ou DGA.DT), direction créée en 1983 qui avait en charge les avions en service, à savoir la flotte MERCURE 100, AIRBUS A 300, CARAVELLE 12 et

FOKER 27, et qui comprenait la direction du transport, du matériel et de l'exploitation dont dépendait notamment le centre technique.

Par contre, une autre direction générale (ou DGA.DC) regroupait le domaine administratif et commercial ainsi que la direction de la planification et des avions nouveaux, cette dernière dirigée par M. PICCHI, ancien pilote d'essai, lequel sera remplacé en janvier 1987 par son adjoint M. GAYTE.

Selon M. CAUVIN, de 1975 à 1986, le centre technique assurait une veille technologique sur l'évolution du GPWS, et il n'a été saisi à nouveau de cette question que le 24 mars 1986, par la lettre de M. SENTAIN chef OMN adjoint du centre technique qui signalait l'amélioration de la fiabilité du GPWS, obligatoire aux Etats-Unis, et lui demandait son accord pour installer cet équipement, à savoir à cette date, le modèle MARK II, sur les avions ayant la "full-provision", c'est-à-dire les A 300 et M. 100.

M. CAUVIN répondait le 7 août 1986 "après étude du dossier et étant donné que la réglementation ne rend pas obligatoire l'installation de ce système en France, il a été décidé de ne pas équiper notre flotte en GPWS ", explicitant à l'audience (15 novembre 2007) que cette question avait été traitée en comité de direction avec divers responsables, que la généralisation du GPWS sur les avions en service n'avait pas été décidée en raison de ses inconvénients notamment les alarmes intempestives nuisibles au bon déroulement du vol, que les A 300 certifiés avant 1988 ne relevaient pas de la norme OACI et qu'il n'y avait pas d'obligation légale d'emport en France.

Il est reproché à M. CAUVIN cette décision en tant qu'elle aurait constitué "une véritable doctrine" au sein de la compagnie ayant pu influencer sur le non-équipement des avions futurs notamment l'A 320.

En effet, en 1984, AIR INTER avait décidé d'équiper sa flotte en A 320 et signé un protocole d'accord avec Airbus, puis le contrat en 1985. La commande initiale portait sur 12 appareils livrables à partir d'avril 1988 pendant un délai d'environ deux ans (D 26 107).

Contrairement à la demande de M. CAUVIN qui proposait le rattachement des avions nouveaux à la DGA.DT, le PDG d'AIR INTER, M. EELSEN, a, le 20 mai 1986, à l'occasion de la mise en service de l'A 320, rappelé la répartition des tâches entre les différentes directions (D 7322) et précisé celles de la direction de la planification en ce qui concerne les avions nouveaux et leur application pour l'A 320 :

"cette Direction est responsable :

- de la définition des avions nouveaux, (il faut entendre tout avion supplémentaire non encore livré à la compagnie, par exemple un A 300 supplémentaire, un A 320 à livrer, aussi bien qu'un type nouveau d'appareil comme l'A 330),
- de l'établissement et de la gestion du contrat,
- de la planification et du suivi de la préparation de leur mise en ligne".

Cette note mentionnait expressément que “la responsabilité de la Direction de la Planification au niveau de l’ensemble de la Compagnie pour la définition, comme pour la planification et le suivi de la mise en ligne, n’exclut pas la responsabilité des hiérarchies concernées : Directeurs Généraux Adjointes et Directeurs pour la préparation de la mise en ligne et pour l’exécution des nombreuses tâches qui sont de leur responsabilité.”

Il résulte de cette note que la définition d’un avion nouveau avec le choix des options, ainsi que le contrat qui l’entérine, relève de la seule direction de la planification, et non pas de celle de M. CAUVIN, en charge de la flotte existante, ce qui, à ce jour, n’a pas été sérieusement contesté par le Ministère Public, compte tenu de ses réquisitions orales.

En effet, des pièces produites au cours de l’information, il résulte que la question du GPWS sur l’A 320 a été étudiée par la direction de la planification au cours des années 1984-1986, ainsi qu’en témoignent tant le “request for change” (D 6996) signé le 20 septembre 1984 par M. PERRIN, chargé de mission avions nouveaux à la direction de la planification (D 15 647) aux termes duquel il n’était demandé que le câblage (full provision only) et non l’installation d’un équipement complet, et que le “spécification change notice” (D 6994) pour l’installation d’un GPWS signé par M. PICCHI directeur de la planification le 5 mars 1986.

Il est confirmé que M. CAUVIN n’est pas intervenu dans la prise de décision sur l’emport du GPWS par le compte-rendu de la réunion entre AIR INTER et AIRBUS INDUSTRIE du 12 décembre 1986, dont l’objet était l’avancement du programme A 320 AIR INTER, à laquelle participaient notamment M. PICCHI et M. GAYTE d’AIR INTER dont il ressort, au chapitre de la définition technique et au paragraphe 1f .choix BFE (Buyer Furnished Equipment) / GPWS, qu’ “IT ne montera pas le GPWS. Décision à confirmer par IT”.

Ce compte rendu a été diffusé le 26 décembre 1986 par M. PICCHI au sein de la seule direction de la planification (DI), dont il a spécifié l’importance des termes employés.

AIR INTER sous la signature de M. GAYTE, nouveau directeur de la planification a, le 12 janvier 1987, répondu à Airbus que “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”.

Ainsi il résulte tant de l’organisation interne de la compagnie AIR INTER que de ces documents, que le choix de ne pas installer le GPWS sur l’A 320 n’entraîne pas dans les attributions de M. CAUVIN qui n’avait aucune responsabilité dans la définition de l’A 320 et de ses équipements optionnels, et qu’il n’était pas intervenu directement dans ces négociations.

Il lui est néanmoins reproché d'avoir indirectement inspiré cette décision non seulement en raison de la position qu'il avait prise le 7 août 1986 de ne pas équiper la flotte existante des A 300 et M 100 mais encore de la compétence et de l'autorité qui étaient les siennes.

Même si M. CAUVIN est intervenu pour favoriser le choix d'un autre équipement de sécurité, la preuve de son ascendant n'est pas établie.

En effet, M. ZIEGLER a confirmé à l'audience devant la cour, que s'il avait cherché le soutien de M. CAUVIN pour déterminer AIR INTER à installer le GPWS sur l'A 320, ce dernier lui avait répondu qu'il n'avait aucune compétence pour intervenir sur ce point.

En outre, le seul fait que deux services de la DGA.DT, à savoir la direction du matériel et la direction de l'exploitation, et plus spécialement au sein de cette dernière le centre technique, aient été associés notamment à la réunion du 12 décembre 1986 n'est pas de nature à démontrer qu'ils étaient porteurs d'une "doctrine" déterminée et déterminante, alors que d'une part rien ne vient établir qu'il y ait eu des divergences d'appréciation entre ces directions et celle de la planification sur le GPWS et que d'autre part, la diffusion limitée du compte-rendu au sein de cette dernière direction confère un caractère relatif à l'influence de M. CAUVIN sur la conception par la compagnie de sa politique en matière de sécurité.

De surcroît, M. PICCHI était particulièrement bien informé au niveau technologique, pour avoir suivi la question du GPWS au sein d'AIR INTER ainsi que cela résulte des documents établis sous sa signature en 1975 et 1976 ( D 7155 et D 7100) et en raison de sa qualité d'ancien pilote d'essai, ainsi que M. ROLAND-BILLECART l'a rappelé dans son témoignage.

En ce qui concerne M. GAYTE, qui a succédé à M. PICCHI, si sa formation à HEC ne le prédisposait pas à une connaissance aéronautique approfondie, il avait été associé et avait participé, en sa qualité de directeur général adjoint depuis avril 1986 à la réunion du 12 décembre 1986 et conformément à la répartition des compétences exposée plus haut, il a personnellement signé la lettre du 12 janvier 1987 adressée à Airbus, qui précisait la position de la compagnie aérienne sur l'avertisseur de proximité de sol sans qu'il soit démontré qu'elle ait été influencée par M. CAUVIN.

De plus, force est de relever que le GPWS est un équipement évolutif, puisqu'entre 1986 et 1991, l'équipementier SUNSTRAND a mis sur le marché des versions améliorées avec le MARK III, V et VII.

Enfin, M. CAUVIN a quitté la direction de la DGA.DT en octobre 1988 et AIR INTER en 1989, soit plus de deux ans avant l'accident, ce qui atténue encore considérablement le rôle et l'influence qu'il aurait pu exercer dans la prise de décision de non-empport du GPWS, laquelle ne s'est modifiée qu'à compter de 1991 sous l'effet de la réglementation européenne qui était en cours d'élaboration.

En conséquence, dès lors qu'aucun comportement fautif n'est imputable à M CAUVIN, il convient de confirmer le jugement entrepris qui l'a relaxé des fins de la poursuite.

### **La responsabilité de M. LAMMARI**

M. LAMMARI est prévenu d'avoir à BARR, le 20 janvier 1992, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, involontairement causé la mort de 87 passagers et membres de l'équipage de l'avion AIRBUS A 320 immatriculé F-GGED et des blessures à neuf autres personnes ayant entraîné des incapacités totales de travail inférieures ou supérieures à trois mois, les dites fautes pénales ayant notamment consisté à :

#### **“En sa qualité de contrôleur aérien :**

1. proposer à l'équipage de l'avion de le "prendre au radar pour l'amener à ANDLO à 5.000 pieds", alors que l'équipement radar installé à la tour de contrôle de Strasbourg-Entzheim était incompatible avec un guidage de précision, ce qu'ignorait l'équipage dans la mesure où les éléments portés sur les fiches de l'approche de Strasbourg étaient de nature à laisser croire à l'équipage qu'il pouvait bénéficier d'un guidage radar complet ;
2. donner une position "6 nautiques radial, 290 de Strasbourg", alors que cette position était erronée de 49° en azimut et de 2,7 NM en distance ;
3. donner instruction à l'avion de virer par la gauche au cap 90, le faisant ainsi virer manifestement trop tôt pour intercepter l'axe de la piste ;
4. demander à l'avion de poursuivre le virage à gauche pour s'établir sur le 051 et lui avoir indiqué qu'il est à 4 nautiques d'ANDLO... travers gauche d'ANDLO alors que, contrairement à ces indications, l'avion n'était pas au travers gauche d'ANDLO (radial 320), mais sur le radial 285 ;
5. demander à l'avion de poursuivre le virage à gauche pour s'établir sur le 051 et lui avoir indiqué qu'il est à 4 nautiques d'ANDLO... travers gauche d'ANDLO, alors que le cap initialement donné, de 090, était soit prématuré, soit trop faible pour permettre une interception de l'axe sur ANDLO, et d'avoir alors demandé à l'A320 de poursuivre son virage pour s'établir sur le 051. En positionnant l'avion à 4 nautiques d'ANDLO, au travers gauche d'ANDLO, il en est résulté une erreur de matérialisation manifeste de la part du contrôleur ;

6. commettre, en disant "AIR INTER Delta Alpha, travers droit ANDLO autorisé... à l'approche finale VOR DME 05", une nouvelle erreur car l'avion était toujours resté à gauche ;

7. mettre fin au guidage radar avant que l'appareil soit établi sur la trajectoire d'approche finale et ne pas avoir averti l'équipage de la fin du guidage radar".

Le Ministère public rappelle que la causalité directe résulte de ce que la personne en cause a initié ou contrôlé le mouvement d'un objet qui aura heurté ou frappé la victime et assimile le guidage radar effectué par un contrôleur aérien à une forme de conduite de l'avion. Il en déduit que le guidage radar considéré comme approximatif et imparfait est en lien direct avec l'accident d'avion dont les passagers et le personnel ont été les victimes et que M. LAMMARI est par conséquent coupable des délits d'homicides et blessures involontaires.

Ce dernier conclut au contraire à sa relaxe en faisant valoir que l'accident a pour origine la mise en descente de l'avion par l'équipage à un taux excessif, que son intervention n'en est pas la cause immédiate ou déterminante et qu'il n'a pas commis de faute caractérisée ayant créé ou contribué à créer le dommage.

La causalité directe est celle qui implique que le dommage survient alors qu'aucun enchaînement de causes intermédiaires n'est intervenu pour permettre sa réalisation.

En l'espèce, et comme M. LAMMARI l'a relevé, la cause directe de l'accident est constituée selon la commission d'enquête administrative par "une sortie verticale et non pas latérale, du volume de protection" (D8624) ; elle résulte du non-respect du plan de descente fixé par la procédure VOR-DME 05 et de l'absence de vérification de la corrélation altitude - distance incombant à l'équipage.

En outre, selon le chapitre 2. article 2.1.2 de la réglementation de la circulation aérienne (RAC 2.2.01), en vigueur au moment des faits, les services de la circulation aérienne ne sont constitués que par des services de "contrôle" qui sont exclusifs de toute notion de "conduite" de l'aéronef ou "d'association à sa conduite" d'autant qu'il résulte du RAC 1.2.01 dans son chapitre 2 (article 2.4.1), que "le commandant de bord d'un aéronef sera responsable de la conduite de l'aéronef et décidera en dernier ressort de son utilisation ...".

En conséquence, les griefs retenus contre M. LAMMARI doivent être examinés dans le cadre d'une causalité indirecte et il convient de rechercher s'il a, dans l'exécution de ses fonctions, commis une faute caractérisée c'est-à-dire une imprudence ou une négligence devant présenter un certain degré de gravité avec la conscience d'exposer autrui à un risque grave.

L'appréciation de ce comportement fautif nécessite que soit rappelée la finalité du contrôle aérien.

Elle est définie par le règlement de la circulation aérienne qui dispose à l'article 2.1.1. au chapitre 2 que "les services de la circulation aérienne ont pour objet :

1. de prévenir les abordages entre aéronefs
2. de prévenir les collisions sur l'aire de manoeuvre entre les aéronefs et les obstacles
3. d'accélérer et de régler la circulation aérienne
4. de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols
5. d'alerter, lorsque les aéronefs ont besoin de service de recherches et de sauvetage, les organismes chargés de ces services et de prêter à ces derniers le concours nécessaire".

L'article 3.5.1 précise que "les autorisations et instructions du contrôle de la circulation aérienne ne sont délivrées que dans le but d'assurer le service du contrôle aérien".

Enfin, le règlement de la circulation aérienne relatif aux procédures pour les organismes de la circulation aérienne (RAC 3) dans ses dispositions générales précise qu' "il n'entre pas dans les attributions des organismes de contrôle de la circulation aérienne d'empêcher les collisions entre les aéronefs en vol et les obstacles terrestres. Les présentes procédures ne dégagent donc pas le pilote de l'obligation de vérifier que les autorisations des organismes de contrôle de la circulation aérienne ne compromettent pas la sécurité du vol sur ce point".

Dans le déroulement du vol, M. LAMMARI est intervenu au moment où le malentendu réciproque du service de contrôle aérien et des pilotes sur la procédure d'atterrissage à suivre a été levé et que l'équipage a décidé d'effectuer une approche VOR - DME 05.

Conformément à ses obligations prévues à l'article 2.1.1.(4) du RAC et dans un but de régulation de la circulation aérienne, M. LAMMARI a proposé à l'équipage de l'A 320 de "le prendre au radar et de l'amener à ANDLO 5 000 pieds" ce qui permettait d'assurer le décollage de trois avions au départ et de faire gagner du temps au F-GGED, lui évitant le déroulement d'une procédure VOR - DME complète choisie.

M. WANNAZ expert a confirmé à l'audience du 5 novembre 2007 que le gain de temps aurait été d'environ 12 minutes.

Dans le cadre du guidage radar, sept griefs sont reprochés à M. LAMMARI et concernent la proposition du guidage radar (1er grief), les annonces de position (principalement 2ème et 6ème grief), le déroulement du deuxième virage de procédure (3ème, 4ème et 5ème grief) et la fin du guidage radar (7ème grief).

Ils seront successivement examinés de la façon suivante : la proposition du guidage radar et son terme (1), le déroulement du deuxième virage de procédure (2) et enfin, les annonces de position (3).

En premier lieu, M. LAMMARI est critiqué en ce qu'il a proposé à l'équipage de "le prendre au radar et de l'amener à ANDLO 5 000 pieds" ce qui a pu créer chez les pilotes une méprise sur la nature du guidage proposé et leur laisser croire qu'ils bénéficiaient d'un guidage de précision, au regard de la fiche d'approche à leur disposition.

La commission d'enquête administrative a vérifié les moyens techniques dont l'aéroport de Strasbourg - Entzheim était doté à l'époque : le radar Centaure constituait un équipement adapté qui fonctionnait normalement, sans toutefois permettre un contrôle de l'altitude de l'avion, ni de vérifier sa vitesse réelle.

Le grief est fondé sur le lien qu'a pu faire l'équipage entre l'offre de guidage et la mention des initiales PAR sur la carte AIR FRANCE, lesquelles correspondent aux abréviations d'un guidage de précision.

Cependant, M. LAMMARI utilisait les cartes du service interarmées SIA (Service de l'Information Aéronautique) lesquelles ne portaient pas cette indication et il était dans l'ignorance des fiches équipages civils, ce qui ne saurait lui être imputable dès lors que cette discordance de documentation relève de l'organisation générale des services.

En outre, le général LAGRANGE, membre de la commission d'enquête administrative, a rappelé dans son témoignage à l'audience du 6 novembre 2007, la différence entre guidage radar et guidage radar de précision, le deuxième ne se faisant qu'exceptionnellement pour les avions civils et obéissant à une phraséologie totalement différente, exclusive de toute confusion.

Il conforte ainsi la déclaration de M. GUIBERT, expert, qui a, en première instance (note d'audience du 17 mai 2006), donné un avis analogue en précisant que le guidage de précision est celui qui est annoncé comme allant "jusqu'en approche finale" ; à la même audience M. RANTET a confirmé qu'il n'y avait pas d'ambiguïté pour l'équipage et qu'il ne s'agissait pas de faire une approche de précision.

Il n'est pas matériellement démontré que l'équipage ait été induit en erreur par la proposition du contrôleur aérien et le premier grief n'est donc pas fondé.

S'agissant du terme du guidage radar, il est reproché à M. LAMMARI d'y avoir mis fin prématurément, notamment avant que l'avion fût établi sur la trajectoire d'approche finale et sans en avoir averti l'équipage.

Ce grief nécessite au préalable que soit déterminé le moment auquel le guidage a pris fin. En l'espèce, M. LAMMARI a pris en charge l'avion au TGEN 2631 pour lui faire effectuer en dehors des itinéraires radiobalisés, un éloignement à gauche à partir de la verticale de "STR" puis un virage de rapprochement, puis le virage de retour pour survoler le point ANDLO et lui permettre de rejoindre l'axe d'approche où la responsabilité de la navigation est transférée à l'équipage pour la trajectoire finale en

conformité avec la procédure VOR - DME 05.

Selon M. LAMMARI, ce transfert de responsabilité marquant la fin du guidage radar se situe après le dernier virage lorsqu'il annonce au TGEN 2 946 : "poursuivez le virage à gauche pour vous établir sur le 051, vous êtes à 4 nautiques d'ANDLO" et que l'équipage en accuse réception au TGEN 2 954 par la phrase "on rappelle établi sur le QDM 051", ce qui signifie, selon lui, qu'il "laisse toute latitude à l'avion pour reprendre l'axe" et que "la fin du guidage radar était implicite, on est entre professionnels" (déclarations du 5 novembre 2007).

Cette position est partagée par le général LAGRANGE, membre de la commission d'enquête administrative qui déclare le 6 novembre 2007 que l'annonce de M. LAMMARI, "c'est le point de transfert des responsabilités du contrôleur au pilote ... à partir de ce moment, le contrôleur n'a plus à intervenir dans la procédure de capture de l'axe". Pour lui, la trajectoire est normale et permet d'arriver sur le QDM 051. La preuve que la phrase est bien interprétée par son interlocuteur est que celui-ci répond "bien reçu, on rappelle établi sur le QDM 051".

De même, M. RANTET a confirmé que "le guidage radar qui concerne la trajectoire horizontale ... prend fin au TGEN 2954". Ceci signifie qu'à ce moment, l'équipage a compris que le contrôleur ne lui donnera plus d'instruction de cap, qui constitue l'objet du guidage mais qu'il doit capturer l'axe d'approche qui est défini à Strasbourg par le radial 051.

M. WANNAZ, pilote expert, corrobore cette analyse en déclarant le 5 novembre 2007 devant la cour que l'échange intervenu aux TGEN 2946 et 2954 entre le contrôleur et l'équipage veut dire qu'à partir de là, ce dernier "reçoit un ordre qui le libère du suivi du cap" et retrouve la responsabilité de la navigation horizontale.

Ces affirmations mettent fin aux discussions et aux divergences évoquées durant l'instruction où lors d'une confrontation entre le général LAGRANGE, M. BELOTTI et M. VENET, seul ce dernier ne s'était pas rallié à la position des deux autres qui confortaient celle de M. LAMMARI.

Il n'est pas contesté qu'à l'issue du guidage radar, l'avion n'est pas passé à la verticale du point ANDLO et qu'il a suivi une trajectoire décalée d'environ 9° à gauche par rapport à l'axe nominal d'approche de sorte qu'il convient de s'interroger si ces constats sont imputables à un guidage non mené à son terme.

La commission d'enquête administrative a relevé à la page 238 de son rapport que le document OACI 8 168 indique que la tolérance sur l'écart prise en compte dans la protection de la procédure est d'environ 5° au maximum mais que, de fait, même avec une trajectoire effective située à 10° de l'axe, le F - GGED est resté à l'intérieur des surfaces de protection latérale.

D'autre part, conformément à l'article 3.3.3 du RAC 3 en vigueur, à l'issue du

guidage radar, l'avion était sur le point de rejoindre un cheminement radiobalisé usuel dans les conditions prévues par l'OACI rappelées plus haut et a été maintenu, par les instructions du contrôleur, à l'intérieur de la zone de régulation radar laquelle ménage, par construction, une marge de sécurité pour le franchissement du relief.

Par ailleurs, la commission d'enquête administrative a noté que le RAC 3.10.07 ne comportait aucune précision relative à d'éventuels critères à respecter dans le cadre d'un guidage radar pour interception d'axe d'approche finale.

En outre, selon elle, compte tenu du matériel à disposition de M. LAMMARI et de l'échelle non critiquable utilisée, le centre du plot représentant l'avion était probablement légèrement au nord de l'axe d'approche affiché sur l'écran "sans que cela puisse être considéré par le contrôleur comme significativement anormal".

Le deuxième collège d'experts (D 21 002) a également conclu qu'au TGEN 2 946 les indications données par le contrôleur permettaient à l'avion de rejoindre l'axe de percée dans les meilleures conditions, que l'avion se trouvait dans un axe de percée convergent de 40° vers ANDLO, soit dans un angle proche de celui que la réglementation définira peu après l'accident.

D'ailleurs, lors de l'audience devant la cour, M. WANNAZ confirmera : "le passage par ANDLO n'est pas essentiel".

Dans ces conditions, il est établi que le guidage radar a été mené à son terme, conformément aux prescriptions en vigueur au moment des faits, cette pratique se trouvant confirmée par la réglementation intervenue le 16 mars 1992 qui viendra préciser que le dernier cap fourni lors du guidage radar doit permettre à l'aéronef de rejoindre l'axe final sous un angle maximal de 45°.

Enfin, s'agissant des termes employés pour avertir l'équipage de la fin du guidage, si la formulation utilisée par M. LAMMARI n'a pas été strictement réglementaire, elle s'est avérée compréhensible par des professionnels, ce dont il a eu confirmation par l'accusé de réception donné par l'équipage, étant précisé que le contrôleur ignore avec lequel du pilote ou copilote il est en relation, et que l'entité composée par les deux membres de l'équipage constitue pour lui un seul interlocuteur.

Il se déduit de l'ensemble de ces éléments, l'absence de faute caractérisée à l'encontre du contrôleur au moment où il a transféré la responsabilité, étant encore précisé que l'avion se situait dans le virage de procédure à une altitude de 5000 pieds.

Les experts MM. VENET et BELOTTI ont invoqué un manquement de M. LAMMARI dans l'engagement contractuel qu'il avait proposé de conduire l'avion à ANDLO 5000 pieds. Cependant, la notion de contrat est étrangère à la responsabilité pénale fondée sur la faute, sauf à apporter la preuve d'un comportement fautif dans la proposition et la teneur de l'engagement du contrôleur aérien. M. LAMMARI agissait dans le cadre de l'exercice de sa profession et exécutait la mission qui lui était dévolue,

de sorte qu'il n'y a pas en droit, d'analyse juridique différente de celle qui vient d'être précédemment faite, et qui exclut l'existence de toute faute.

En conséquence, le septième grief qui lui est reproché dans la prévention n'est pas fondé.

En deuxième lieu, il est reproché à M. LAMMARI le déroulement du deuxième virage de procédure en ce qu'il a fait virer l'avion trop tôt, a demandé la poursuite du virage à gauche pour s'établir sur le 051, ce qui n'a pas permis à l'équipage une interception de l'axe sur ANDLO et la fin du guidage radar avant que l'avion ne soit établi sur la trajectoire d'approche finale.

Les témoins et les experts, à l'exception de MM. ANGLADE, BECAVIN, GUIBERT et WANNAZ dans leur rapport d'expertise, ont été unanimes pour dire que l'ordre de virage à gauche au TGEN 2 904 était soit prématuré, soit insuffisant, et ne permettait pas le survol d'ANDLO, mais seulement l'interception de l'axe entre un demi nautique ou un nautique et demi après ANDLO.

A l'audience du 5 novembre 2007, M. GUIBERT d'une part et M. WANNAZ d'autre part, ont nuancé les termes de leur expertise écrite, le premier en précisant que l'ordre de virage au cap 090 pour un avion civil dont les caractéristiques sont différentes d'un avion militaire ne pouvait qu'aboutir à un décalage de l'avion sur la gauche et le second admettant que le suivi strict du cap 090 menait l'avion à 1NM à l'intérieur (au-delà d'ANDLO), de sorte qu'il n'existe en définitive plus de discordance entre les experts sur la réalité du caractère prématuré de l'ordre de virer.

Il convient de déterminer si cette instruction constitue une faute caractérisée.

Il n'est pas contesté que le radar Centaure utilisé par M. LAMMARI était réglé sur l'échelle 50 NM, et qu'un avion, représenté par un plot de 3 mm de large couvrant 1NM sur le terrain, avait une dimension telle que l'indication du cap 090 ne pouvait qu'avoir qu'une valeur approximative.

Au cours de l'instruction, M. LAMMARI a justifié de cette sélection par les autres attributions exercées ce soir là, à savoir les autorisations de décollage des trois avions en partance et leur suivi, ce qui n'est pas déterminant dans la mesure où le choix d'une échelle inférieure n'était pas incompatible avec l'exécution de cette autre mission. A l'audience, il s'est surtout référé à la nécessité de garder cette échelle de 50 NM qui lui permettait de travailler avec la carte qui est dessinée sur le scope, correspondant à cette même échelle, laquelle est inutilisable en cas de modification de l'échelle du scope, ce qu'a confirmé le général LAGRANGE.

Au total et au regard de la finalité du contrôle aérien définie dans le RAC ci-dessus rappelé, le maintien par M. LAMMARI de l'échelle de 50 NM n'est pas critiquable et l'approximation qui en a découlé n'est pas constitutive d'une faute. En effet, aux termes des différents calculs de trajectoire effectués à partir de l'instant où a été donné l'ordre de virage, il résulte que sa poursuite menée dans des conditions

optimales aurait conduit à une interception de l'axe à 1,5 NM dans l'hypothèse la plus sévère. Rapportée à la taille de l'avion symbolisé sur le radar (3 mm = 1 NM sur le terrain), la différence de distance par rapport à la balise ANDLO est exclusive d'une évaluation fautive.

Dès lors le troisième grief n'est pas établi.

Il est encore reproché à M. LAMMARI d'avoir demandé à l'avion de poursuivre le virage à gauche et de s'établir sur le 051 dont il est constant qu'il mène l'avion sur un axe parallèle à celui de la trajectoire à intercepter.

M. LAMMARI conteste cet élément de la prévention, arguant qu'il a donné une instruction de virage et non de cap.

M. WANNAZ a confirmé que les consignes de virage et de cap s'annonçaient différemment et qu'en l'espèce, le contrôleur avait donné à l'équipage une consigne de virage laissant au commandant de bord la liberté de choisir le cap (note d'audience du 17 mai 2006) précisant encore que l'équipage avait reçu un ordre qui le dégageait du suivi du cap (note d'audience du 5 novembre 2007, p. 18 et D 21 002).

M. BELOTTI reprenant une note complémentaire au rapport d'expertise initiale (D 16 180) réitérait en confrontation (D 18353) l'opinion selon laquelle les anomalies de phraséologie du contrôleur aérien n'avaient pas entraîné de perturbation dans la conduite du vol, mais avait augmenté la charge de travail d'un équipage déjà occupé par la mise en configuration des systèmes de l'avion en vue de l'atterrissage tandis que M. VENET considérait, au cours de cette même confrontation que M. HECQUET avait pu interpréter la valeur 051 comme une consigne de cap.

Cependant, cet expert a convenu lors de la confrontation du 17 juillet 1997 que compte tenu de l'accusé de réception du copilote, qui a expressément fait référence au QDM 051 dans sa réponse, "le contrôleur était fondé à croire que la totalité du contenu du message avait été correctement interprété par l'équipage" (D 18 351), ce qui rejoint l'avis émis par M. GUIBERT qui a relevé que la manoeuvre totale avait été comprise par le copilote (note d'audience du 17 mai 2006 p. 14).

En conséquence, et indépendamment des avis divergents des experts sur la précision ou l'imprécision de la terminologie utilisée, un consensus existe sur l'absence d'ambiguïté de l'action proposée dans le cadre du guidage radar, et de ce qu'elle avait été identifiée comme telle par l'équipage ; il n'y a pas eu d'ordre erroné pour le cap 051, de sorte que les quatrième et cinquième griefs ne sont pas fondés sur ce point.

En troisième lieu, il est reproché à M. LAMMARI des annonces de position imprécises et même inexactes, notamment d'avoir précisé la position de "6 nautiques radial, 290 de Strasbourg", alors que cette position était erronée de 49 degrés en azimut et de 2,7 NM en distance, et indiqué "AIR INTER, travers droit ANDLO .... autorisé à l'approche finale VOR - DME 05" alors que l'avion était toujours resté à gauche.

L'erreur dans le premier positionnement n'est pas démontrée. En effet, si la prévention a retenu les évaluations des experts VENET et BELOTTI (D 19 200), les vérifications effectuées par le deuxième collègue d'experts (D 21 003) positionnent l'avion au moment litigieux "à un relèvement de 294 ° et à une distance voisine de 5 NM, ce qui par convention s'annonce à la dizaine de degrés la plus proche soit 290 °" ; ces experts viennent ainsi conforter la justesse de l'évaluation donnée par M LAMMARI.

La contradiction des expertises est exclusive de la matérialité du grief, mais au surplus ces annonces sont sans effet dans la genèse de l'accident. En effet, les données litigieuses sont intervenues au TGEN 2 734, à la sortie du premier virage de procédure, alors que les pilotes procédaient à un briefing pour un atterrissage en VOR - DME 05 ; l'équipage en a accusé réception, sans que rien ne vienne établir qu'il ait utilisé les éléments communiqués et qu'il en est résulté de conséquence sur le déroulement du vol et la survenance de l'accident, ce dont MM. VENET et BELOTTI sont convenus dans leur rapport d'expertise (D 19 200), et ce qu'a répété M. VENET lors de l'audience de première instance (note d'audience du 17 mai 2006 p. 10).

Quant au positionnement de l'avion donné au TGEN 2 992 "travers droit ANDLO" (selon la terminologie relevée par le commission d'enquête administrative), il est source d'ambiguïté, M. LAMMARI soutenant qu'il avait voulu dire qu'ANDLO était sur la droite de l'avion (D 10 381) alors que les experts MM. VENET et BELOTTI ont retenu la mention "travers droit d'ANDLO" qu'ils ont définie comme un lapsus du contrôleur avec l'avion sur la droite d'ANDLO après avoir dépassé l'axe.

Quoique les pilotes n'aient pas relevé l'étrangeté de cette annonce, il n'est pas démontré qu'elle ait eu une conséquence sur les décisions de l'équipage dans la procédure de mise en descente, ni même qu'elle ait pu contribuer à perturber leur schéma mental dès lors que, concomitamment à cette annonce, il ne peut être associé aucune recherche de trajectoire via les ROSE VOR, ARC ou le mode PLAN.

La poursuite dirigée contre M. LAMMARI sur la base des deuxième et sixième griefs est donc mal fondée.

Il lui est encore reproché dans les préventions n°4 et 5 d'avoir situé l'avion à 4NM d'ANDLO travers gauche d'ANDLO, en même temps que la demande de poursuite de virage à gauche, ce qui situe cette annonce au TGEN 2946.

M. VENET a indiqué en première instance (note d'audience du 17 mai 2006 p13) que la position de 4 nautiques était exacte, distance qui a toujours été énoncée par le deuxième collègue d'experts.

En ce qui concerne l'indication générale de "travers gauche", elle correspondait selon M. VENET au radial 320 alors que l'avion se trouvait sur le radial 285, ce qui avait pour conséquence de placer l'avion sur une trajectoire critique ; mais cette analyse est contredite par M. GUIBERT qui a conforté ce positionnement de l'avion par rapport à la balise ANDLO, à l'instant où il était annoncé.

En tout état de cause, l'équipage a immédiatement effectué une rapide vérification de sa position passant du mode ROSE VOR au mode ARC entre les TGEN 2949 et 2959 après l'annonce au TGEN 2946, lui ayant transféré la navigation horizontale, sans effectuer de commentaires sur la position donnée.

Au total, et en l'absence d'éléments complémentaires, il n'est pas démontré que cette annonce de positionnement ait été fautive, de sorte que M. LAMMARI ne peut se voir imputer une faute caractérisée.

En définitive, le rejet de l'ensemble des griefs invoqués à M. LAMMARI est exclusif de tout comportement fautif de sa part, que la faute soit unique et caractérisée ou qu'elle soit constituée par une succession de négligences ou d'imprudences qui entretiennent chacune un lien de causalité certain avec le dommage et dont l'accumulation permet d'établir l'existence d'une faute particulièrement grave dont l'auteur ne pouvait ignorer les conséquences.

La confirmation du jugement entrepris en ce qu'il a relaxé M. LAMMARI des fins de la poursuite, s'impose.

### **La responsabilité de M. ZIEGLER**

M. ZIEGLER a été renvoyé devant le tribunal correctionnel aux termes de l'ordonnance de renvoi ainsi libellée : "attendu qu'il résulte de l'information charges suffisantes contre (lui) d'avoir à Barr, le 20 janvier 1992, involontairement causé la mort de 87 passagers et membres de l'équipage de l'avion Airbus immatriculé F-GGED et des blessures à 9 autres, ces blessures ayant entraîné des incapacités totales de travail inférieures ou supérieures à trois mois, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par loi ou le règlement, les dites fautes pénales ayant notamment consisté, en sa qualité de directeur des essais en vol et du service après-vente et de directeur technique de la société AIRBUS INDUSTRIE, à :

- participer à la commercialisation et à la mise en service de l'Airbus A320 F-GGED alors que la conception ergonomique des commandes était de nature à favoriser une confusion de mode vertical, et que l'ergonomie de présentation des paramètres de contrôle de trajectoire ne possédait pas un pouvoir d'alerte suffisant pour un équipage en situation d'erreur de représentation,
- participer à la commercialisation et à la mise en service de l'Airbus A320 F-GGED équipé de DME Collins 700 avec logiciel BITE, cet équipement inadéquat présentant une erreur de conception,
- encourager les approches VOR-DME alors que l'architecture du système et ses défauts de conception ne s'y prêtaient pas avec un degré de sécurité suffisant,
- remédier tardivement aux difficultés affectant les VOR et DME signalées par les équipages, en particulier en raison d'un retour sur expérience partiellement défaillant."

Le Ministère public s'en rapporte à l'appréciation de la cour.

M. ZIEGLER, qui souligne la nature contradictoire de certains griefs dont il doit répondre, conclut à la confirmation du jugement entrepris en ce qu'il l'a relaxé des fins de la poursuite pénale. A cet effet, il observe d'une part qu'il n'existe aucun lien de causalité entre le sinistre et les prétendus défauts d'ergonomie et défaillances du DME, en l'absence de toute certitude sur le scénario de l'accident, d'autre part qu'aucune faute caractérisée ne peut lui être imputée.

Il conclut également à l'infirmité du jugement entrepris sur la faute civile et à ce qu'il en soit déchargé en faisant valoir qu'il n'a commis aucune faute d'imprudence ou de négligence dans la réalisation du tableau de bord et qu'il n'existe aucun lien de causalité certain entre une faute éventuelle et l'accident.

Si l'appréciation de la faute pénale est différente de la faute civile, par contre, la mise en oeuvre de la responsabilité tant pénale que civile exige qu'il soit démontré la certitude d'un lien de causalité entre la faute et le dommage.

La prévention relative à l'ergonomie ne peut être imputée à M. ZIEGLER que si elle a constitué un facteur causal dans la survenance du dommage, ce qui implique que soit établi avec certitude le scénario de l'accident et notamment le fait que l'équipage a involontairement commandé une mise en descente à un taux anormalement élevé parce qu'il a été induit en erreur par la conception ergonomique du tableau de bord et qu'il n'a pu ni détecter, ni corriger cette erreur.

Les multiples investigations et études menées au cours de l'information ne permettent pas de valider avec certitude l'un ou l'autre des scénarios de l'accident auxquels les experts ont conclu à savoir :

- une descente rapide volontairement commandée par l'équipage où le défaut éventuel de l'ergonomie n'a eu aucun rôle causal,
- une descente rapide involontairement commandée par l'équipage dans laquelle ce défaut a constitué un facteur générateur.

Ainsi, la commission d'enquête administrative a rejeté la première hypothèse comme "hautement improbable" et elle n'a pas été en mesure de déterminer le scénario exact ni même d'apporter la démonstration complète d'une seule hypothèse pour comprendre l'erreur commise par l'équipage puisqu'elle a retenu trois hypothèses de descente rapide involontairement commandée par l'équipage impliquant des éléments différents de l'ergonomie du cockpit.

Les experts BELOTTI et VENET, après avoir analysé le rapport de la commission administrative, se sont appuyés sur le travail du collège d'experts en facteurs humains et en ergonomie à savoir Mme DE KAYSER, MM. FALZON, BOY et GRAS, pour envisager deux hypothèses :

- l'hypothèse d'une descente rapide volontaire dans laquelle l'équipage aurait planifié une percée à forte pente, afin de retrouver rapidement des conditions de vol à vue, sous le plafond nuageux jugé peu dense ;

- l'hypothèse, selon les termes des experts, d'un "déclenchement intempestif d'un taux de descente non désiré", dans laquelle la vitesse de descente verticale anormalement élevée de l'avion, qui a atteint 3.520 pieds/minute six secondes avant l'impact (cote 13926), aurait été involontairement commandée par l'équipage.

Selon cette dernière hypothèse, l'équipage, oubliant à la fin du guidage radar que le pilote automatique était en mode HGD/VS, aurait affiché au FCU "33" comme pente de descente ; l'erreur de mode, ainsi commise, se serait commuée en "erreur de fixation" en raison de l'incapacité des pilotes, polarisés sur la trajectoire horizontale, à détecter la confusion. Cette erreur ou confusion de mode mettrait en cause l'ergonomie du poste de pilotage, à savoir, pour reprendre les termes du rapport de MM. VENET et BELOTTI du 23 décembre 1994 : l'ergonomie du bouton de commande du mode de descente, la lisibilité des écrans à cristaux liquides du panneau FCU, l'ergonomie du bouton rotateur de sélection de la valeur cible de taux de descente, la lisibilité des chiffres apparaissant dans la fenêtre d'affichage de la valeur cible de taux de descente ou de pente de descente et le risque de confusion entre les valeurs 33 et 3.3, l'absence de zéros terminaux lors de l'affichage des valeurs cibles de vitesse verticale VS, l'absence de répétition, sur les écrans de pilotage, de la valeur cible de taux de descente affichée par les pilotes au FCU et la limitation à 2.000 pieds/minute de la plage d'indication de l'aiguille du variomètre.

Toutefois, à l'issue de leurs travaux, ces experts ont conclu à "l'absence de preuves irréfutables permettant de discriminer entre les deux hypothèses" précédemment exposées. En outre, les avis de ces deux experts judiciaires ont ultérieurement divergé, M. VENET jugeant dans une note du 6 novembre 1997 "la thèse de l'adoption involontaire d'un taux de descente de l'ordre de 3300 pieds/minute, par suite d'une confusion de mode de navigation favorisée par la conception du panneau FCU de l'A320 ... la plus logique, compte tenu du contexte général de cet accident", M. BELOTTI estimant au contraire, dans une note du 30 octobre 1997, "réaliste" et "la plus probable" la thèse défendue par M. ZIEGLER d'une descente effectuée consciemment après affichage sur le FCU d'un taux de descente de "-36" soit de 3600 pieds/minute.

Le collège d'experts GUIBERT, ROLLAND et WANNAZ, spécialement missionné pour se prononcer sur le caractère volontaire ou involontaire de la descente à un taux excessif a, dans son rapport du 10 mars 2001, estimé qu'il n'existait "aucun élément indiscutable pour prouver absolument que ... le mode Vertical Speed (VS) et une valeur précise de V/S égale à - 3.300 pieds par minute ont été consciemment et volontairement affichés au FCU par le pilote". Cet avis ne permet pas non plus de parvenir à une certitude absolue sur l'action de l'équipage au moment de la descente finale.

Les premiers juges ont estimé que l'hypothèse d'une percée rapide volontaire était, en raison de son caractère hasardeux, incompatible avec la personnalité des membres de l'équipage et dès lors "impensable", et ont décidé que la mise en descente à un taux excessif était consécutive à une ergonomie défailante pour retenir à l'encontre de M. ZIEGLER une faute d'imprudence.

Certes, l'idée que l'équipage ait pu délibérément adopter un taux excessif de descente, au mépris de la procédure VOR/DME 05 prescrite, alors surtout que l'avion survolait de nuit une zone montagneuse, heurte le sens commun et semble aberrante. Cette seule circonstance est cependant insuffisante pour écarter cette hypothèse. En effet, ni les enregistreurs de paramètres (DFDR et QAR), ni les mémoires des calculateurs n'ont fourni d'indication sur le mode (TRK/FPA ou HDG/VS) et la valeur de descente sélectionnés par l'équipage sur le FCU, les conversations enregistrées par le CVR n'ayant donné que des informations parcellaires sur les intentions et les manoeuvres opérées par l'équipage. Enfin, le commandement de bord a eu conscience de la vitesse excessive de l'avion, comme en atteste la sortie des aérofreins à 28 secondes avant l'accident, leur rentrée étant complète 4 secondes avant la collision.

L'absence de toute remarque verbale tant du commandement de bord que du pilote sur les informations fournies par leurs PFD (défilement rapide de l'échelle d'altitude, allongement du vecteur accélération et du bandeau à damiers rouges sur l'anémomètre, couleur marron anormalement dominante de l'horizon artificiel) n'est pas décisive : elle peut être tenue pour un indice de l'incapacité de l'équipage à détecter et à corriger son erreur de trajectoire et des insuffisances de l'ergonomie du poste de pilotage, mais aussi être analysée comme l'expression de l'accord entre membres de l'équipage sur l'exécution de la manoeuvre entreprise.

D'ailleurs, le collège d'experts en facteurs humains a noté que la documentation psychologique fait état d'individus qui, placés dans des situations difficiles qu'ils ne parviennent pas à maîtriser, auraient recours à des modes opératoires simples au mépris du risque. Selon eux, il se pourrait que M. HECQUET, déstabilisé par un enchaînement de circonstances défavorables, devant affronter une approche VOR-DME peu familière, ait tenté, au dernier moment une percée à vue qu'il maîtrisait mieux pour sortir de cette complexité.

Dans leur rapport daté du 10 août 2004, consacré au fonctionnement du DME Collins 700, MM. ANGLADE, BECAVIN, BORDMANN et GUIBERT ont admis pour "raisonnablement probable" la thèse selon laquelle le pilote aux commandes, croyant que "l'avion était à une altitude trop élevée par rapport à la distance estimée du seuil de piste", aurait affiché "volontairement un taux de descente très important".

Cette thèse ajoute encore davantage d'incertitude à la reconstitution du scénario de l'accident.

Dans ces conditions, en dépit des longues investigations qui ont été menées, la cour n'est pas en mesure de trancher le débat sur les intentions de l'équipage et l'action volontaire ou involontaire de la mise en descente.

Une probabilité même forte n'étant pas assimilable à une certitude, il n'existe pas de preuve absolument certaine que l'équipage a été victime d'une confusion de mode provoquée par un défaut de conception de l'ergonomie du poste de pilotage.

En conséquence, en l'absence de lien de causalité certain entre l'ergonomie et

le sinistre, M. ZIEGLER a été, à bon droit, renvoyé des fins de la poursuite pénale. Mais il devra également, pour les mêmes motifs, être déchargé de toute responsabilité civile.

Les préventions tenant au dysfonctionnement des équipements nécessaires aux approches VOR/DME ont été notifiées à M. ZIEGLER le 17 janvier 2005, c'est à dire postérieurement au dépôt par MM. ANGLADE, BECAVIN, BORDMANN et GUIBERT de leur rapport du 10 août 2004.

Pour l'exécution des manoeuvres d'approche VOR/DME, dont le principe a été rappelé par les premiers juges, l'avion F-GGED était équipé de :

- deux DME Collins 700-020 installés les 12 juillet 1991 et 9 août 1991,
- deux récepteurs VOR Collins installés les 20 juin 1989 et 12 juillet 1991.

Seul le récepteur VOR2 a pu être retrouvé sur le site de l'accident. La lecture de ses mémoires non volatiles, effectuée par l'équipementier à la requête des experts VENET et BELOTTI, n'a mis en évidence aucune anomalie.

Dans leur rapport daté du 23 décembre 1994, ces deux experts ont placé les battements d'indications VOR, imputables à l'atténuation du signal radioélectrique en raison d'une trop forte métallisation du carénage de l'antenne VOR, parmi les "facteurs additifs aux facteurs déterminants" de l'accident, après avoir observé que les pilotes d'AIR INTER qu'ils avaient interrogés avaient fait état de ce phénomène en approche de Strasbourg et que le commandement de bord avait à plusieurs reprises alternativement usé des représentations ARC et ROSE-VOR sur son écran de navigation. Toutefois, ils ont précisé dans leur rapport complémentaire n°1 du 24 novembre 1995 que rien ne permettait d'affirmer que l'équipage avait été induit en erreur par le VOR sur la position exacte de l'avion au début de la descente (cote 16468).

Si dans sa note du 11 juillet 1996, M. VENET a continué à évoquer les battements VOR parmi les "facteurs additifs", M. BELOTTI a dénié tout lien de causalité entre ce phénomène et l'accident, celui-ci soulignant en premier lieu que le positionnement initial de l'avion à gauche de l'axe d'approche n'était pas dû à une éventuelle erreur d'information VOR, en deuxième lieu que "plusieurs éléments tend(aient) à démontrer que l'information VOR, en début d'approche, était correcte", en troisième lieu que l'erreur de position constatée à partir du TGEN 3050 était "à l'intérieur des normes admises" et en dernier lieu que l'équipage disposait d'informations lui permettant de vérifier aussi bien sa position sur le plan horizontal que sa position sur le plan vertical.

Chargés par le juge d'instruction de procéder à une étude des phénomènes susceptibles d'avoir affecté les indications des récepteurs VOR de l'avion accidenté, MM. ANGLADE et LOUVEL ont imputé les battements d'indications VOR ou, pour reprendre leur formule, les oscillations de l'affichage, constatés avec le carénage défectueux de l'antenne fixée sur la queue de l'avion, à un phénomène de brouillage provoqué par les réseaux d'émetteurs en modulation de fréquence de la

bande 88-108 Mhz ; après examen des intermodulations éventuelles produites par les émetteurs FM de la région de Strasbourg, les experts ont conclu que “des oscillations parasites n’avaient pas pu perturber le bon fonctionnement du VOR de l’A320 dans les minutes qui avaient précédé l’accident”. Ils ont également conclu que la défektivité de l’antenne n’avait pas amplifié les erreurs dues aux phénomènes de multitrajets provoqués par la réflexion sur le relief du signal émis par la balise VOR.

Ce travail a été complété par des essais effectués à la demande du juge d’instruction par MM. ANGLADE et BECAVIN qui, dans leur rapport du 15 mai 1997, ont confirmé que “l’équipement VOR de l’avion n’a(vait) pas pu introduire une erreur de relèvement significative dans toute la phase de descente avant l’accident” et que le phénomène de battements, provoqué par le brouillage des signaux VOR par des émissions FM, n’avait pas eu lieu à proximité du Mont Sainte-Odile.

En l’état du dossier, il n’est pas possible d’affirmer que l’équipage a été trompé sur sa position réelle par rapport à l’axe de percée par un dysfonctionnement du système de réception des signaux VOR monté sur l’avion.

Bien que l’hypothèse d’un dysfonctionnement des DME ait été émise, tant la commission d’enquête administrative que MM. VENET et BELOTTI ont estimé que ces appareils n’avaient pas fourni des indications erronées de distance et n’avaient pas été à l’origine d’une erreur de navigation de l’équipage, étant observé que la lecture par le fabricant de la mémoire des deux instruments récupérés sur le site n’a révélé aucune panne.

Ces avis ont été remis en cause par MM. ANGLADE, BECAVIN, BORDMANN et GUIBERT dans un rapport daté du 10 août 2004. Après avoir recensé et analysé les incidents rapportés avant et après le 20 janvier 1992 impliquant l’équipement litigieux, ils ont estimé “raisonnablement démontrée la très grande probabilité d’occurrence de phénomènes de sauts de cartes et de distances DME erronées et plus courtes à cet instant”, durant la phase de vent arrière, durant le dernier virage d’approche, puis lors de la mise en descente (cote 24043, 24036, 24035, 23961). Ils ont imputé ces dysfonctionnements à l’adjonction à l’équipement de base du système Bite destiné à surveiller le fonctionnement du DME et mis en question la certification de l’équipement. Ces experts ont confirmé leurs conclusions dans un rapport daté du 31 mars 2005.

M. ZIEGLER et la compagnie AIRBUS ont contesté durant l’information et continuent de contester ces conclusions. Notamment, ils réfutent la thèse du “jumping mode” avancée par les experts pour expliquer les pannes prétendues et récusent leur analyse de l’incident survenu le 5 février 1992 à l’approche de l’aéroport de Bordeaux.

Il est inutile d’entrer dans les détails de cette controverse très technique. En effet, la cour observe que MM. ANGLADE, BECAVIN, BORDMANN et GUIBERT ont eux-mêmes reconnu avec honnêteté que la survenance de dysfonctionnements à l’approche de l’aéroport de Strasbourg n’était pas expressément démontrée puisqu’ils ont fait état d’une “très grande probabilité d’occurrence de phénomènes de sauts de

cartes et de distances DME erronées” ou tenu pour “raisonnablement probable l’affichage, pendant une durée qui n’a pu être exactement précisée, lors de la descente finale, sur l’indicateur de distance dédié à la disposition des pilotes, d’une distance (donnée brute) erronée et plus courte que la distance réelle”. La circonstance que le commandement de bord ait ordonné la mise en descente de l’avion en tirant sur le sélecteur du FCU, à une distance de 11,2 miles nautiques de la station DME conformément aux prescriptions de la procédure d’approche, cadre mal avec la thèse de ces experts puisque l’avion était censé se trouver dans une zone de perturbations.

Le dossier et les débats n’établissent pas que l’équipage a été victime d’un fonctionnement aléatoire des DME, ni qu’il a été induit en erreur sur sa position par les indications de ces instruments. Les “piètres performances techniques et opérationnelles” du DME Collins 700-020 à basse altitude et à vitesse radiale réduite dénoncées par les experts ne sauraient par elles-mêmes engager la responsabilité pénale de M. ZIEGLER en l’absence de tout lien de causalité certain avec l’accident.

En conclusion, c’est à bon droit que les premiers juges ont également renvoyé le prévenu des fins de la poursuite en ce qu’elle vise la conception des équipements VOR/DME ainsi que leur évolution ultérieure.

#### **D) La restitution des scellés :**

Rien ne s’oppose à ce que la cour confirme le jugement entrepris en ce qu’il a ordonné la restitution des scellés à leur légitime propriétaire ou à leur ayants-droit et leur confiscation pour le surplus.

### **III) L’ACTION CIVILE :**

#### **A) Les fondements de l’action civile :**

Prétendant avoir été lésés par les diverses infractions précédemment examinées, tant des personnes physiques, victimes directes ou par ricochet de l’accident, que l’association ECHO, des syndicats professionnels, des organismes sociaux ou le Fonds de garantie sollicitent, au visa des articles 2 et 3 du code de procédure pénale, la condamnation solidaire ou in solidum de MM. CAUVIN, FRANTZEN, GOURGEON, LAMMARI, RANTET et ZIEGLER d’une part, des sociétés AIRBUS et AIR FRANCE d’autre part, à réparer différents préjudices consécutifs à l’accident. Certains invoquent subsidiairement le bénéfice de l’article 470-1 de ce code.

Ces actions ne peuvent aboutir sur le terrain des articles 2 et 3 du code de procédure pénale en raison de la relaxe des six prévenus.

Toutefois, en vertu des articles 470-1 et 512 du code de procédure pénale, s'agissant d'infractions non intentionnelles, la cour demeure compétente pour accorder, en application des règles du droit civil, réparation de tous les dommages résultant des faits ayant fondé la poursuite. Il importe peu que le bénéfice des dispositions de l'article 470-1 du code de procédure pénale ait pu ne pas être réclamé par certaines parties civiles devant les premiers juges.

Conformément aux conclusions de MM. FRANTZEN, GOURGEON et LAMMARI, la cour reprendra à son compte les motifs pertinents des premiers juges, par lesquels ceux-ci ont rappelé que le principe de la séparation des pouvoirs interdit aux différentes parties civiles de leur réclamer devant les juridictions de l'ordre judiciaire la réparation de leurs préjudices en l'absence de toute faute personnelle détachable du service commise puisqu'ils étaient respectivement fonctionnaires et militaire de carrière à la date de l'accident.

Pour justifier la compétence de la cour, certaines parties civiles, telles celles que représentent la SCP Lienhard & Petitot ou Mme MICHEL épouse REICH, opposent vainement à M. LAMMARI l'article L 311-4 du code de l'organisation judiciaire. En effet, non seulement cet agent n'était pas associé à la conduite de l'aéronef au moment de l'accident, ainsi que l'a précédemment retenu la cour, mais encore, en tout état de cause, il ressort de son article 1<sup>er</sup> que la loi n° 57-1424 du 31 décembre 1957 n'autoriserait qu'une action en responsabilité dirigée contre l'Etat, que n'ont mis en cause ni Mme MICHEL épouse REICH, ni les autres parties civiles représentées.

En conséquence, la cour se déclarera incompétente sur ces demandes.

Il ne résulte pas des précédents développements consacrés à l'examen des préventions que MM. CAUVIN, RANTET et ZIEGLER ont commis une faute civile.

Mme MICHEL épouse REICH soutient que M. RANTET, en sa qualité de "supérieur hiérarchique", répondrait "des fautes de pilotage imputables aux préposés qu'il avait sous ses ordres" et qu'il lui incombait de s'assurer du respect de "la réglementation relative au pilotage" par l'équipage placé aux commandes de l'avion. M. RANTET, salarié de la société AIR INTER, n'a jamais eu la qualité de commettant de MM. HECQUET et CHERUBIN au sens de l'article 1384 du code civil. Un salarié, même cadre supérieur d'une entreprise, ne répond pas civilement des fautes commises par ses subordonnés.

Mme MICHEL épouse REICH recherche la responsabilité civile de M. CAUVIN du fait de la mise en circulation d'un produit défectueux au sens de la directive n° 85-374 du 25 juillet 1985.

La cour observe :

- que cette directive a été transposée en droit interne postérieurement à l'accident par la loi n° 98-389 du 19 mai 1998 qui a inséré dans le code civil les articles 1386-1 et suivants du code civil ;

- que cette législation, applicable aux produits dont la mise en circulation est

postérieure à la date d'entrée en vigueur de la loi n° 98-389, n'a pas vocation à régir l'accident du 20 janvier 1992 ;

- que les directives n'engendrant d'obligations qu'à la charge des Etats membres destinataires et étant dépourvues d'un effet direct horizontal, les victimes de l'accident ne peuvent pas opposer à une autre personne de droit privé, en l'espèce M. CAUVIN, la directive n° 85-374 du 25 juillet 1985 pour rechercher sa responsabilité ;

- qu'en tout état de cause, M. CAUVIN n'a jamais eu la qualité de "producteur" de l'avion accidenté.

Le moyen articulé par Mme MICHEL épouse REICH n'est pas pertinent.

Mme MICHEL épouse REICH et Mme SCHOETTEL épouse SCHROETTER placent également leurs actions dirigées contre M. ZIEGLER sur le terrain de la responsabilité du fait des produits défectueux. Pour les motifs précédemment exposés, cette argumentation doit être rejetée, étant au surplus observé que M. ZIEGLER ne peut être tenu pour le "producteur" de cette machine, quand bien même a-t-il participé en sa qualité de préposé du constructeur à sa conception.

Les demandes de dommages et intérêts dirigées contre les MM. CAUVIN, RANTET et ZIEGLER doivent être rejetées. En l'absence de toute faute de leurs préposés respectifs, il n'est pas possible de rechercher la responsabilité des sociétés AIR FRANCE et AIRBUS sur le fondement l'article 1384 alinéa 5 du code civil.

Contrairement à ce que soutiennent les consorts CHATRE, la société AIRBUS qui n'avait aucun pouvoir d'usage, de contrôle et de direction sur l'aéronef F-GGED, dont elle n'était plus propriétaire et dont elle n'assurait pas la maintenance, ni sur ses composants, n'en était pas le gardien au sens de l'article 1384 alinéa 1<sup>er</sup> du code civil. Sa responsabilité civile ne peut pas être recherchée sur ce terrain.

Diverses parties civiles, telles que Mme MICHEL épouse REICH, Mme SCHOETTEL épouse SCHROETTER, les victimes représentées par la SCP Lienhard & Petitot, les consorts ANTOINE - STADLER - BOILEAU - PERRIN - MARILLACH qui reprochent au constructeur d'avoir failli à son "obligation de fournir un produit exempt de tout défaut", ou les consorts HECQUET, agissent contre la société AIRBUS sur le terrain de la directive n° 85-374 du 25 juillet 1985 voire sur celui des articles 1386-1 et suivants du code civil issus de la transposition en droit interne de cette directive.

Indépendamment même des obstacles dirimants tenant au défaut d'applicabilité de la directive litigieuse et des articles 1386-1 et suivants du code civil précédemment exposés, la responsabilité de la société AIRBUS ne saurait être engagée de ce chef dans la mesure où l'instruction n'a pas démontré que les défauts de sécurité allégués (ergonomie défectueuse du poste de pilotage, dysfonctionnement des équipements VOR - DME, voire mauvaise insonorisation de la cabine) sont la cause du sinistre.

Enfin, les conjoints GSTALTER et Mme SCHOETTEL épouse SCHROETTER reprochent à la société AIRBUS d'avoir commis une faute en vendant un avion non équipé du GPWS. Cette argumentation est déclinée par Mme MICHEL épouse REICH qui fait grief au constructeur aéronautique d'avoir manqué à son "devoir de conseil et d'information à l'égard de la société AIR INTER ... en ne lui conseillant pas d'équiper sa flotte d'avions de système d'alerte GPWS".

La société AIRBUS n'a pas à répondre d'un choix technique délibéré de la société AIR INTER, acteur reconnu voire éminent du marché du transport aérien, qui disposait de toutes les compétences techniques pour apprécier la pertinence opérationnelle et technique de ses choix et qui avait d'ailleurs été associée à la conception et au développement de l'A320.

En conclusion, l'accident du 20 janvier 1992 n'a pas engagé la responsabilité civile de la société AIRBUS : les demandes dirigées contre cette partie doivent être rejetées.

La société AIR FRANCE, qui vient aux droits de la société AIR INTER, ne conteste pas devoir, en sa qualité de transporteur, répondre des conséquences dommageables de l'accident, que ce soit sur le fondement contractuel en ce qui concerne les passagers survivants ou sur le fondement délictuel en ce qui concerne les victimes par ricochet, proches de passagers ou d'agents d'AIR INTER décédés dans l'accident.

Il ressort de ces développements que le jugement entrepris doit être infirmé en ce qu'il a retenu une faute civile à la charge de M. ZIEGLER, déclaré la société AIRBUS entièrement responsable du préjudice subi par toutes les victimes et condamné cette société in solidum avec la société AIR FRANCE à verser diverses indemnités.

La société AIR FRANCE, qui vient aux droits de la société AIR INTER, supportera seule les conséquences dommageables du sinistre. La société AIRBUS ayant été mise hors de cause, ses moyens de défense ne seront pas systématiquement exposés lors de l'examen des prétentions des parties civiles.

**B) Les parties civiles, personnes physiques :**

## 1) Les demandes des victimes représentées par Me BEHR :

Victime décédée : Christiane PERRIN épouse ANTOINE
--

Les premiers juges ont reçu en la forme les constitutions de partie civile de Philippe ANTOINE, Coralie ANTOINE, Lise ANTOINE et Rémy ANTOINE, qui sont respectivement le mari et les enfants de Christiane PERRIN, passagère décédée, mais ont déclaré leurs demandes d'indemnisation irrecevables comme se heurtant à l'autorité de la chose jugée attachée à un jugement du 24 juillet 1995.

Selon conclusions déposées le 20 novembre 2007, Philippe ANTOINE, Coralie ANTOINE, Lise ANTOINE et Rémy ANTOINE sollicitent le bénéfice de l'article 470-1 du code de procédure pénale.

Chaque victime poursuit la condamnation solidaire des prévenus et des sociétés AIRBUS et AIR FRANCE au paiement de :

- 50.000 € au titre de l'indemnisation spécifique liée à l'aggravation de son préjudice,
- 7.500 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile.

Subsidiairement, chacune d'elles sollicite la désignation d'un expert ayant mission de déterminer l'étendue de son "préjudice aggravé et post-traumatique". Philippe ANTOINE réclame, en outre, le remboursement d'une somme de 34.340,75 € représentant les frais qu'il a exposés dans le cadre de sa participation à l'association Echo.

Au soutien de leurs demandes, les consorts ANTOINE précisent qu'ils poursuivent "l'indemnisation du préjudice complémentaire et post-traumatique qu'ils ont subi, qui n'était pas né et qui ne pouvait donc être estimé au moment" où le tribunal de grande instance de Strasbourg a fixé les indemnisations. Ils évoquent encore une "aggravation du préjudice moral" imputable à "la complexité, la longueur de la procédure, les nouvelles découvertes sur le sort des rescapés, le retentissement, la difficulté de l'instruction, l'absence, le sentiment d'injustice et d'impuissance, l'impunité des responsables".

La société AIR FRANCE, qui note que les consorts ANTOINE ne justifient pas d'un préjudice inconnu leur conférant un quelconque droit à réparation à son encontre et que leurs demandes se heurtent à l'autorité de la chose jugée, conclut à la confirmation du jugement entrepris en ce qu'il a déclaré irrecevables les demandes des consorts ANTOINE. Elle soulève l'irrecevabilité des demandes d'expertise comme étant nouvelles au sens de l'article 515 du code de procédure pénale. Subsidiairement, elle sollicite la mise en oeuvre d'une expertise médicale.

Il ressort des explications fournies par les médecins cités à la barre de cette cour, notamment de la déposition du Professeur CROCQ, que le “préjudice spécifique”, auxquels semblent se référer les consorts ANTOINE dans leurs écritures, appelé encore préjudice d’angoisse voire préjudice existentiel selon les auteurs, recouvre les souffrances psychiques et les troubles psychologiques que présentent les proches des victimes directes à la suite d’accidents collectifs : il est une déclinaison du préjudice moral, appelé préjudice d’affection dans la nomenclature proposée par la commission Dintilhac. Le préjudice spécifique ne doit pas être confondu avec les traumatismes psychiques, que le professeur CROCQ dénomme névrose traumatique ou névrose post-traumatique, qui sont des pathologies psychiatriques durables, cliniquement repérables, présentées par des rescapés voire des proches de victimes directes et responsables d’un bouleversement de la personnalité et éventuellement invalidantes. Cette distinction entre le préjudice spécifique et le traumatisme psychique invalidant ne sera pas rappelée lors de l’examen des demandes similaires d’indemnisation dont est saisie la cour.

Par un jugement du 24 juillet 1995 (affaire n° 9400630), aujourd’hui définitif, le tribunal de grande instance de Strasbourg a liquidé les préjudices moraux et économiques des consorts ANTOINE et a condamné la société AIR INTER à leur verser divers montants. Les appelants ont ainsi déjà obtenu la réparation des préjudices d’affection occasionnés par le décès de Christiane PERRIN. Les indemnités (150.000 F pour le mari et chaque enfant), fixées selon les termes du jugement en tenant compte du “caractère collectif” de la catastrophe, de “la longue incertitude dans laquelle les proches des victimes ont été plongées quant au sort des leurs” et “des circonstances extrêmement pénibles de l’identification des corps et du retentissement médiatique”, ont compensé les souffrances et troubles éprouvés à la date du jugement mais aussi ceux que les victimes allaient subir postérieurement au 24 juillet 1995. Nul n’ignorait que la perte de Christiane PERRIN continuerait à être durement ressentie par ses proches lorsque le tribunal de Strasbourg a statué. Le phénomène de reviviscence du drame n’est pas un préjudice nouveau justifiant la révision des indemnités qui ont été allouées par le jugement du 24 juillet 1995. Les consorts ANTOINE ne sont pas recevables à invoquer une aggravation de leur préjudice moral.

Les consorts ANTOINE ne produisent aucune pièce médicale donnant à penser qu’ils souffriraient de névroses post-traumatiques. En l’état, la désignation d’un médecin-expert n’est pas justifiée.

Les aléas de l’instruction ouverte par le parquet de Colmar et de la procédure de jugement n’engagent pas la responsabilité de société AIR FRANCE. En effet, les désagréments et les déceptions dénoncées par les victimes ne sont pas la conséquence directe et certaine de l’accident.

En conclusion, en raison de l’autorité de chose jugée qui s’attache à la décision du 24 juillet 1995, les consorts ANTOINE, qui n’ont subi aucune aggravation de leur préjudice et ne justifient pas de l’apparition d’un préjudice nouveau, doivent être déboutés de leurs demandes d’indemnisation complémentaire.

L'implication de Philippe ANTOINE dans le fonctionnement de l'association ECHO ne constitue pas une suite nécessaire de l'accident du 20 janvier 1992 : elle correspond à des choix d'ordre privé sur la conduite de sa vie sociale. La société AIR FRANCE n'a pas à répondre d'un chef de préjudice indirect. L'intéressé sera débouté de sa demande en remboursement de la somme de 34.340,75 € pour des frais qui ne sont d'ailleurs pas justifiés.

N'ayant pas eu gain de cause, les consorts ANTOINE seront déboutés de leurs demandes au titre de l'article 700 du code de procédure civile, au demeurant inapplicable devant la juridiction pénale.

Victime décédée : Lucien STADLER
----------------------------------

Les premiers juges ont reçu en la forme les constitutions de partie civile de Danièle THIRY et David STADLER, respectivement épouse et fils de Lucien STADLER, passager décédé, mais ont déclaré leurs demandes d'indemnisation irrecevables comme se heurtant à l'autorité de la chose jugée attachée à un jugement du 24 juillet 1995.

Selon conclusions déposées le 20 novembre 2007, Danièle THIRY et David STADLER sollicitent le bénéfice de l'article 470-1 du code de procédure pénale.

Chaque victime poursuit à titre principal la condamnation solidaire des prévenus et des sociétés AIRBUS et AIR FRANCE au paiement de :

- 50.000 € au titre de l'indemnisation spécifique liée à l'aggravation de son préjudice,

- 7.500 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile,  
et, à titre subsidiaire, la désignation d'un expert ayant mission de déterminer l'étendue de son "préjudice aggravé et post-traumatique".

Les consorts STADLER développent une argumentation identique à celle des consorts ANTOINE.

La société AIR FRANCE conclut à la confirmation du jugement entrepris et à l'irrecevabilité des demandes d'expertise.

Pour les motifs précédemment exposés tenant à l'autorité qui s'attache au jugement du 24 juillet 1995 (affaire RG n° 9400506) par lequel le tribunal de grande instance de Strasbourg a indemnisé leurs différents préjudices consécutifs à l'accident, et notamment le préjudice moral occasionné par le décès, les consorts STADLER, qui ne soumettent à la cour aucune pièce médicale faisant apparaître une aggravation de leurs préjudices ou un préjudice nouveau, doivent être déboutés de l'ensemble de leurs prétentions.

Victime décédée : Bernard BOILEAU

Les premiers juges ont reçu en la forme les constitutions de partie civile de Raymond BOILEAU, Simone DIDIER épouse BOILEAU et Hervé BOILEAU, respectivement parents et frère de Bernard BOILEAU, passager décédé, mais ont déclaré leurs demandes d'indemnisation irrecevables comme se heurtant à l'autorité de la chose jugée attachée à un jugement du 24 juillet 1995.

Selon conclusions déposées le 20 novembre 2007, Raymond BOILEAU, Simone DIDIER épouse BOILEAU et Hervé BOILEAU sollicitent le bénéfice de l'article 470-1 du code de procédure pénale.

Chaque parent poursuit à titre principal la condamnation solidaire des prévenus et des sociétés AIRBUS et AIR FRANCE au paiement d'une indemnité de 50.000 € au titre de l'indemnisation spécifique liée à l'aggravation de son préjudice, Hervé BOILEAU le paiement d'une indemnité de 25.000 € à ce titre. Chacun d'eux réclame le paiement d'une somme de 7.500 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile. A titre subsidiaire, ils sollicitent la désignation d'un expert ayant mission de déterminer l'étendue de leur "préjudice aggravé et post-traumatique".

Les consorts BOILEAU développent une argumentation identique à celle des consorts ANTOINE.

La société AIR FRANCE conclut à la confirmation du jugement entrepris et à l'irrecevabilité des demandes d'expertise.

Pour les motifs précédemment exposés tenant à l'autorité qui s'attache au jugement du 24 juillet 1995 (affaire RG n° 9400631) par lequel le tribunal de grande instance de Strasbourg a indemnisé leurs préjudices moraux occasionnés par le décès, les consorts BOILEAU, qui ne soumettent à la cour aucune pièce médicale faisant apparaître une aggravation de leurs préjudices ou un préjudice nouveau, doivent être déboutés de l'ensemble de leurs prétentions.

Victime décédée : Maurice PERRIN

Les premiers juges ont reçu en la forme la constitution de partie civile de Claude PERRIN, fils de Maurice PERRIN, passager décédé, mais aussi frère de Christiane PERRIN épouse BOILEAU, mais ont déclaré sa demande d'indemnisation de son préjudice post-traumatique irrecevable comme se heurtant à l'autorité de la chose jugée attachée à un jugement du 24 juillet 1995 et rejeté sa demande au titre du préjudice

matériel.

Selon conclusions déposées le 20 novembre 2007, Claude PERRIN sollicite le bénéfice de l'article 470-1 du code de procédure pénale.

Développant une argumentation identique à celle des consorts ANTOINE, il poursuit à titre principal la condamnation solidaire des prévenus et des sociétés AIRBUS et AIR FRANCE au paiement de :

- 50.000 € au titre de l'indemnisation spécifique liée à l'aggravation de son préjudice,
- 7.500 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile,
- 31.498 € en remboursement des frais exposés dans le cadre de sa participation à l'association ECHO.

Subsidiairement, il sollicite la désignation d'un expert ayant mission de déterminer l'étendue de son "préjudice aggravé et post-traumatique".

La société AIR FRANCE conclut à la confirmation du jugement entrepris et à l'irrecevabilité des demandes d'expertise.

Pour les motifs précédemment exposés tenant à l'autorité qui s'attache au jugement du 24 juillet 1995 (affaire RG n° 9400630) par lequel le tribunal de grande instance de Strasbourg a indemnisé son préjudice moral occasionné par les décès de son père et de sa soeur, Claude PERRIN, qui ne soumet à la cour aucune pièce médicale faisant apparaître une aggravation de son préjudice ou un préjudice nouveau, doit être débouté de sa demande présentée au titre du préjudice post-traumatique.

Sa demande en remboursement de ses frais de participation à l'association ECHO ne peut pas être accueillie pour les motifs retenus par la cour lors de l'examen de la demande similaire de Philippe ANTOINE.

En conclusion, toutes les prétentions de Claude PERRIN doivent être rejetées.

Victime décédée : Michel MARILLACH
------------------------------------

Les premiers juges ont reçu la constitution de partie civile de son épouse, Claudine MARILLACH, de ses enfants, Alexandre et Ingrid MARILLACH, de son frère, Bernard MARILLACH, et de ses soeurs, Françoise MARILLACH épouse TRECOIRE et Marie Thérèse MARILLACH épouse FICHET. Ils ont déclaré irrecevables leurs demandes en réparation d'un préjudice spécifique et les ont rejetées pour le surplus.

Selon conclusions déposées le 20 novembre 2007, Bernard MARILLACH, Françoise MARILLACH épouse TRECOIRE et Marie Thérèse MARILLACH épouse

FICHET sollicitent  
le bénéfice de l'article 470-1 du code de procédure pénale.

Chaque victime poursuit à titre principal la condamnation solidaire des prévenus et des sociétés AIRBUS et AIR FRANCE au paiement de :

- 25.000 € au titre de l'indemnisation spécifique liée à l'aggravation de son préjudice,

- 7.500 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile,  
et, à titre subsidiaire, la désignation d'un expert ayant mission de déterminer l'étendue de son "préjudice aggravé et post-traumatique".

Les consorts MARILLACH développent une argumentation identique à celle des consorts ANTOINE.

La société AIR FRANCE conclut à la confirmation du jugement entrepris et à l'irrecevabilité des demandes d'expertise.

Pour les motifs précédemment exposés tenant à l'autorité qui s'attache au jugement du 24 juillet 1995 (affaire 9400632) par lequel le tribunal de grande instance de Strasbourg a indemnisé les préjudices moraux occasionnés par le décès, Françoise MARILLACH épouse TRECOIRE et Marie Thérèse MARILLACH épouse FICHET, qui ne soumettent à la cour aucune pièce médicale faisant apparaître une aggravation de leurs préjudices ou un préjudice nouveau, doivent être déboutés de l'ensemble de leurs prétentions.

Selon un certificat du docteur Véron, médecin généraliste à Pleslin, en date du 10 juin 2006, Bernard MARILLACH présente des "troubles psychologiques en particulier dépressifs depuis la mort de son frère". Ce praticien ne fait pas état d'un quelconque déficit physiologique. En l'absence de tout élément permettant de suspecter un syndrome psycho-traumatique, aucun médecin-expert ne sera désigné et Bernard MARILLACH, qui a également été indemnisé par le jugement précité, sera débouté de ses demandes pour les mêmes motifs que ses soeurs.

2) Les demandes des victimes représentées par Me SCHAEFFER :

Victime rescapée : Jean - Noël CHATRE

Les premiers juges ont reçu en la forme les constitutions de partie civile de Jean-Noël CHATRE, passager rescapé, de Sophie CHIRAT, son ex-épouse, de Nicolas et Emmanuelle CHATRE, ses enfants, de Pierre CHATRE et Jeanne CHATRE, ses parents, mais ont rejeté leurs prétentions puisque l'application des dispositions de l'article 470-1 du code de procédure pénale n'avait pas été sollicitée.

Aux termes de leurs conclusions déposées le 20 novembre 2007, Jean - Noël CHATRE, Sophie CHIRAT, Nicolas et Emmanuelle CHATRE, Pierre CHATRE et Jeanne CHATRE demandent, en application de l'article 470-1 du code de procédure pénale, à la cour de

- condamner in solidum MM. CAUVIN, FRANTZEN, GOURGEON, LAMMARI, RANTET et ZIEGLER, les sociétés AIRBUS et AIR FRANCE à payer les sommes suivantes :

- à Jean - Noël CHATRE

30.000 € au titre de son préjudice spécifique,

15.000 € à titre de provision à valoir sur les frais occasionnés par sa participation aux activités de l'association ECHO et par sa présence à l'audience du 5 mai 2006

- à Sophie CHIRAT

20.000 € au titre de son préjudice d'accompagnement,

15.000 € en réparation de son préjudice spécifique,

5.000 € à titre de provision à valoir sur les frais de déplacement engagés pour rendre visite à son mari,

- à Nicolas CHATRE

20.000 € au titre de son préjudice d'accompagnement,

15.000 € au titre de son préjudice spécifique,

- à Emmanuelle CHATRE

20.000 € au titre de son préjudice d'accompagnement,

15.000 € au titre de son préjudice spécifique,

- à Pierre CHATRE

12.000 € au titre de son préjudice d'accompagnement,

10.000 € au titre de son préjudice spécifique,

- à Jeanne CHATRE

12.000 € au titre de son préjudice d'accompagnement,

10.000 € au titre de son préjudice spécifique,

- à Pierre CHATRE et Jeanne CHATRE

5.000 € à titre de provision à valoir sur les frais de déplacement engagés pour rendre visite à leur fils ;

- réserver les droits de Sophie CHIRAT, Pierre et Jeanne CHATRE pour le surplus de leur préjudice matériel ;

- condamner in solidum MM. CAUVIN, FRANTZEN, GOURGEON, LAMMARI, RANTET et ZIEGLER, les sociétés AIRBUS et AIR FRANCE à payer à chacune des parties civiles un montant de 1.500 € sur le fondement de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- condamner in solidum MM. CAUVIN, FRANTZEN, GOURGEON, LAMMARI, RANTET et ZIEGLER, les sociétés AIRBUS et AIR FRANCE aux dépens.

Au soutien de leur appel, les consorts CHATRE font valoir :

- que Jean-Noël CHATRE n'a pas été indemnisé pour la violence du déchaînement médiatique dans lequel il a été plongé ; qu'il n'a pas davantage été indemnisé pour les frais exposés pour participer aux réunions de l'association ECHO, aux différentes commémorations, à l'audience du 5 mai 2006 ;
- que le calvaire de Jean-Noël CHATRE a été douloureusement vécu par ses proches ;
- que ceux-ci ont éprouvé un préjudice spécifique lié à la nature de la catastrophe et à sa médiatisation.

Dans ses conclusions déposées le 9 janvier 2008, la société AIR FRANCE conclut, à titre principal, à la confirmation du jugement entrepris et sollicite subsidiairement une expertise médicale de Jean-Noël CHATRE, de son ex-épouse, de ses enfants et parents. A cet effet, elle soutient que les proches de Jean-Noël CHATRE ne sont pas recevables à poursuivre la réparation de leurs préjudices devant la juridiction pénale ; qu'aucune des victimes indirectes ne justifie d'un préjudice spécifique, distinct et autonome du préjudice moral d'accompagnement ; que le préjudice moral doit être évalué de manière concrète.

Il est admis qu'en vertu des articles 2 et 3 du code de procédure pénale, les proches de la victime d'une infraction de blessures involontaires sont recevables à rapporter la preuve d'un dommage dont ils ont personnellement souffert et découlant directement des faits objet de la poursuite. Ces mêmes proches peuvent invoquer le bénéfice de l'article 470-1 du code de procédure pénale. Les consorts CHATRE poursuivant la réparation du préjudice subi du fait de l'état de la victime directe, le moyen tiré de l'irrecevabilité de leurs demandes sera rejeté.

Les dommages corporels de Jean - Noël CHATRE, passager rescapé de l'accident, ont été indemnisés selon jugement définitif du tribunal de grande instance de Strasbourg en date du 17 décembre 2001. Cette juridiction a expressément indemnisé, outre son pretium doloris physique et moral, un "préjudice spécifique de catastrophe aérienne" qui a été évalué à 250.000 F pour tenir compte de la faible probabilité d'être confronté dans son existence à un accident d'avion, du sentiment d'abandon, d'impuissance et d'effroi ressenti par l'intéressé durant l'attente des secours, de la "violence du déchaînement médiatique" dans lequel il avait été "précipité". Le "préjudice spécifique lié au caractère médiatique de l'accident" dont M. CHATRE poursuit la réparation a déjà été pris en compte par le jugement du 17 décembre 2001. En l'absence de preuve d'une détérioration de l'état de santé de la victime, mentale par exemple, depuis le 17 décembre 2001, l'autorité de chose jugée attachée à ce jugement,

rendu entre la société AIR FRANCE et Jean-Noël CHATRE, s'oppose à la réitération d'une demande déjà examinée.

La société AIR FRANCE n'a pas à prendre en charge les frais engagés par Jean-Noël CHATRE pour participer aux réunions de l'association ECHO ou aux commémorations.

Tant l'ex-épouse, Sophie CHIRAT, que ses enfants alors âgés de 5 et 4 ans, Nicolas et Emmanuelle, ses parents, Pierre et Jeanne CHATRE, qui n'ont pas été indemnisés, ont souffert et continuent de souffrir de la déchéance physique et morale de l'intéressé qui a subi plusieurs amputations et est resté défiguré. L'accident a bouleversé la vie de cette famille puisque, au-delà des troubles apportés aux conditions d'existence quotidiennes liés à l'hospitalisation et aux séquelles, il a débouché ou en tout cas précipité le divorce des époux CHATRE - CHIRAT (divorce prononcé le 28 mai 1998). Il n'y a pas lieu de réparer spécifiquement le traumatisme lié au caractère collectif de l'accident, celui-ci n'étant qu'une des composantes du préjudice moral subi par les victimes par ricochet.

Au vu des éléments produits devant la cour, il sera alloué :

- à Sophie CHIRAT : 12.000 €
- à Nicolas CHATRE : 20.000 €
- à Emmanuelle CHATRE : 20.000 €
- à Pierre CHATRE : 12.000 €
- à Jeanne CHATRE : 12.000 €.

En l'absence de tout justificatif et même de toute précision sur les distances parcourues, sur la fréquence des visites, la cour ne peut que débouter l'ex-épouse et les parents de leurs demandes en remboursement des frais exposés pour rendre visite à Jean-Noël CHATRE durant son hospitalisation et sa convalescence.

Selon l'article 475-1 du code de procédure pénale, seul l'auteur de l'infraction peut être condamné par le tribunal à payer à la partie civile la somme qu'il détermine au titre des frais non payés par l'Etat et exposés par celle-ci. La société AIR FRANCE, à laquelle aucune infraction n'a été imputée par cette cour, ne peut donc pas être condamnée sur le fondement de ce texte à rembourser tout ou partie de leurs frais irrépétibles à Sophie CHIRAT, Nicolas CHATRE, Emmanuelle CHATRE, Pierre CHATRE et Jeanne CHATRE, même si leurs appels se sont avérés fondés : ils seront déboutés de ce chef de demande. A plus forte raison, Jean -Noël CHATRE, dont aucune demande n'a été accueillie, doit être débouté de sa demande au titre des frais irrépétibles.

## 3 ) Les demandes des victimes représentées par Me BREYER-SCHEIBLING :

Victime décédée : Patrick ANDRES-KUHN
---------------------------------------

a) Fabienne SCHOETTEL épouse SCHROETTER était la compagne de Patrick ANDRES-KUHN, passager décédé dans l'accident du 20 janvier 1992, et la mère d'Elodie ANDRES-KUHN.

Les premiers juges ont reçu en la forme la constitution de partie civile de Fabienne SCHOETTEL épouse SCHROETTER mais ont déclaré sa demande d'indemnisation de son préjudice spécifique irrecevable comme se heurtant à l'autorité de la chose jugée attachée à une transaction signée le 7 juin 2004 et rejeté sa demande au titre du préjudice matériel.

Fabienne SCHOETTEL épouse SCHROETTER demande , sur l'action civile, de :

- confirmer le jugement du tribunal correctionnel en ce qu'il a déclaré sa constitution de partie civile recevable, bien fondée et régulière en la forme ;
  - déclarer la présence de l'avocat effective et utile aux débats ;
  - donner acte à la CPAM de STRASBOURG de son intervention volontaire ;
  - déclarer tous les prévenus ainsi qu'AIR FRANCE venant aux droits d'AIR INTER et AIRBUS entièrement responsables des dommages qu'elle a subis du fait du décès de Patrick ANDRES-KUHN ;
  - infirmer partiellement le jugement entrepris en ce qu'il l'a déboutée de ses demandes ;
- statuant à nouveau,
- condamner solidairement les prévenus ainsi qu'AIR FRANCE et AIRBUS à l'indemniser de son préjudice ainsi décomposé :
    - \* préjudice spécifique : 40 000 €
    - \* préjudice matériel : 2957,50 € ;
  - condamner solidairement les prévenus ainsi qu'AIR FRANCE et AIRBUS à lui verser 5000 € en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale pour la procédure de première instance et 2000 Euros pour la procédure d'appel ;
  - ordonner le versement provisoire des dommages-intérêts par application de l'article 464 alinéa 2 du code de procédure pénale ;
  - condamner les prévenus, AIR INTER et AIRBUS aux entiers frais et dépens; en tout état de cause,
  - constater que les dispositions de l'article 470-1 du code de procédure pénale sont applicables ;
- subsidairement ,
- ordonner une expertise aux fins de détermination de son préjudice spécifique et moral et renvoyer sur intérêts civils ;
  - lui allouer une somme provisionnelle de 10 000 Euros à valoir sur l'indemnisation définitive de ses préjudices ;

sur la responsabilité civile d'AIR FRANCE venant aux droits d'AIR INTER,  
 - à titre principal, vu l'article 1147 du code civil, dire et juger que son action civile est fondée sur l'inexécution du contrat de transport ;  
 - à titre subsidiaire, vu l'article 1384 alinéa 5 du code civil, dire et juger que son action civile est fondée sur la faute des préposés d'AIR FRANCE venant aux droits d'AIR INTER ;  
 - à titre infiniment subsidiaire, vu la directive CE n° 85-374 du 25 juillet 1985, dire que son action est fondée sur la responsabilité du fait des produits défectueux ;

sur la responsabilité civile d'AIRBUS et de M. ZIEGLER ,  
 - confirmer les dispositions du jugement du 7 novembre 2006 ;  
 en conséquence,  
 - à titre principal , vu l'article 1382 du code civil, dire et juger que son action est fondée sur la faute d'AIRBUS et /ou sur la faute de M. ZIEGLER ;  
 - à titre subsidiaire, vu l'article 1384 alinéa 5 du code civil, dire et juger que son action est fondée sur la faute du préposé d'AIRBUS ;  
 - à titre infiniment subsidiaire, vu la directive CE n° 85-374 du 25 juillet 1985, dire et juger que son action civile est fondée sur la responsabilité du fait des produits défectueux ;  
 - condamner solidairement M. ZIEGLER ainsi qu'AIR FRANCE venant aux droits d'AIR INTER et AIRBUS à lui verser un montant de 5000 € au titre de l'article 700 du nouveau code de procédure civile pour la procédure de première instance et 2000 € pour la procédure d'appel.

A l'appui de ses conclusions, Mme SCHOETTEL épouse SCHROETTER a développé des moyens relatifs à la culpabilité des prévenus, à la faute civile des prévenus et des sociétés AIR FRANCE et AIRBUS civilement responsables, à leur responsabilité au regard de la législation sur les produits défectueux qui ne seront pas développés compte tenu de la relaxe et de l'analyse de la cour sur la responsabilité.

Elle a argué de l'existence d'un préjudice spécifique dans les circonstances de l'annonce de l'accident, du décès et de l'identification de M. ANDRES-KUHN, des difficultés professionnelles qui ont suivi, des souffrances qui ont resurgi à l'ouverture du procès, et d'un préjudice matériel correspondant aux frais exposés pour participer aux débats en première instance.

La société AIR FRANCE demande à la cour de :  
 - à titre principal, déclarer irrecevable la demande de Mme SCHOETTEL épouse SCHROETTER au titre du préjudice spécifique ainsi que celle fondée sur l'article 700 du nouveau code de procédure civile, la débouter de l'ensemble de ses conclusions et confirmer le jugement entrepris ;  
 - à titre subsidiaire, ordonner une expertise aux frais avancés de la partie civile et surseoir à statuer sur l'ensemble de ses demandes.

A l'appui de ses conclusions, AIR FRANCE oppose principalement d'une part l'exception de transaction, d'autre part l'absence de préjudice spécifique et autonome

et l'absence d'un préjudice né postérieurement à la transaction.

Par application de l'article 470-1 du code de procédure pénale expressément sollicitée par Mme SCHOETTEL épouse SCHROETTER, la responsabilité d'AIR FRANCE peut être recherchée sur le fondement du contrat de transport, dont l'inexécution constitue une faute délictuelle à l'encontre des victimes par ricochet, ce que la compagnie ne conteste pas.

Il est constant qu'une transaction a été signée entre AIR FRANCE et Mme SCHOETTEL épouse SCHROETTER le 7 juin 2004.

Aux termes de cet accord, la partie civile a reconnu avoir été remplie de tous ses droits et préjudices toutes causes confondues, a renoncé à toute réclamation et action de quelque nature qu'elles soient, et s'est désistée de toute action et instance dont elle disposait à l'encontre de la société AIR FRANCE, ses agents, représentants, préposés, assureurs, réassureurs ou de toute personnes physiques ou morales qui, d'une manière quelconque, pourraient être responsables des préjudices subis du fait du décès de M. ANDRES-KUHN.

Mme SCHOETTEL épouse SCHROETTER ne conteste pas cette transaction.

Si elle invoque un préjudice spécifique lié à l'aspect collectif du sinistre, à ses circonstances particulièrement tragiques et à la souffrance consécutive à l'attente et aux difficultés d'identification, force est de relever que les éléments qui le caractériseraient selon la partie civile, étaient tous connus d'elle lors de la signature de la transaction en 2004, comme en atteste le Dr PHILIPPI dont le certificat médical rappelle l'ancienneté des troubles subis par Mme SCHOETTEL épouse SCHROETTER mais évoque aussi une amélioration de son état depuis l'an 2000.

La reviviscence des souffrances au moment du procès ne constitue pas un fait nouveau mais une manifestation prévisible des souffrances précédemment endurées : elle fait partie intégrante de la transaction.

Enfin, la durée de la procédure n'est pas imputable à AIR FRANCE, qui n'a, de surcroît, jamais sollicité d'expertise ou de contre-expertise au cours de l'instruction.

En conséquence, le jugement du tribunal correctionnel sera confirmé en ce qu'il a déclaré Mme SCHOETTEL épouse SCHROETTER irrecevable en sa demande en raison de l'autorité de chose jugée attachée à la transaction.

Mme SCHOETTEL épouse SCHROETTER ne peut prétendre au remboursement des frais de déplacement engagés pour assister aux débats de première instance, ni à l'indemnisation de la perte de salaires subie durant cette période, s'agissant d'un préjudice indirect qu'aucune pièce ne démontre au surplus.

Le jugement sera confirmé.

L'appel de Mme SCHOETTEL épouse SCHROETTER étant en conséquence mal fondé, il n'y a pas lieu à lui allouer une somme au titre de ses frais irrépétibles.

b) Les premiers juges ont reçu en la forme la constitution de partie civile d'Elodie ANDRES-KUHN, fille du défunt, évalué à 20.000 € son préjudice moral, y compris le préjudice spécifique, rejeté sa demande tendant au remboursement du coût d'une stèle funéraire et sursis à statuer sur sa demande de réparation de son préjudice économique en l'invitant à mettre en cause la CPAM de Strasbourg.

Elodie ANDRES-KUHN, par conclusions reçues au greffe le 14 novembre 2007, demande à la cour, sur l'action civile de :

- confirmer le jugement du tribunal correctionnel ;
  - déclarer sa constitution de partie civile recevable et bien fondée ;
  - déclarer la présence de l'avocat effective et utile aux débats ;
  - constater que la CPAM de Strasbourg a été atraite dans la procédure et donner acte à cet organisme de son intervention volontaire ;
  - infirmer partiellement le jugement entrepris ;
  - déclarer tous les prévenus ainsi qu'AIR FRANCE venant aux droits d'AIR INTER et AIRBUS entièrement responsables des dommages qu'elle a subis du fait du décès de Patrick ANDRES-KUHN ;
  - condamner solidairement les prévenus ainsi qu'AIR FRANCE et AIRBUS à réparer son préjudice ainsi décomposé :
    - \* préjudice moral : 40 000 €
    - \* préjudice spécifique : 30 000 €
    - \* préjudice économique : 55 653 €
    - \* préjudice matériel : 7590, 44 €
  - dont à déduire la provision de 7622,45 € versée par la CAMAT ;
  - condamner solidairement les prévenus ainsi qu'AIR FRANCE et AIRBUS à lui verser 59.800 € en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale pour la procédure de première instance et 2392 € pour la procédure d'appel ;
  - ordonner le versement provisoire des dommages-intérêts par application de l'article 464 alinéa 2 du code de procédure pénale ;
  - condamner les prévenus, AIR INTER et AIRBUS aux entiers frais et dépens; en tout état de cause,
  - constater que les dispositions de l'article 470-1 du code de procédure pénale sont applicables ;
  - subsidiatement,
  - ordonner une expertise aux fins de détermination de son préjudice spécifique et moral et renvoyer à l'audience du tribunal de grande instance de Colmar statuant sur intérêts civils ;
  - lui allouer une somme provisionnelle de 50 000 € à valoir sur l'indemnisation définitive de ses préjudices ;
  - réserver ses droits à conclure suite au dépôt du rapport ;
- sur la responsabilité civile d'AIR FRANCE venant aux droits d'AIR INTER,
- confirmer le jugement du 7 novembre 2006 ;
  - à titre principal, vu l'article 1147 du code civil, dire et juger que son action

civile est fondée sur l'inexécution du contrat de transport ;

- à titre subsidiaire, vu l'article 1384 alinéa 5 du code civil, dire et juger que son action civile est fondée sur la faute des préposés d'AIR FRANCE venant aux droits d'AIR INTER ;

- à titre infiniment subsidiaire, vu la directive CE n° 85-374 du 25 juillet 1985, dire que son action est fondée sur la responsabilité du fait des produits défectueux ; sur la responsabilité civile d'AIRBUS et de M. ZIEGLER,

- à titre principal, vu l'article 1382 du code civil, dire et juger que son action est fondée sur la faute d'AIRBUS et /ou la faute de M. ZIEGLER ;

- à titre subsidiaire, vu l'article 1384 alinéa 5 du code civil, dire et juger que son action est fondée sur la faute du préposé d'AIRBUS ;

- à titre infiniment subsidiaire, vu la directive CE n° 85-374 du 25 juillet 1985, dire et juger que son action civile est fondée sur la responsabilité du fait des produits défectueux ;

- condamner solidairement M. ZIEGLER ainsi qu'AIR FRANCE venant aux droits d'AIR INTER et AIRBUS à lui verser un montant de 59.800 € au titre de l'article 700 du nouveau code de procédure civile pour la procédure de première instance et 2.392 € pour la procédure d'appel.

A l'appui de ses conclusions, Mlle ANDRES - KUHN a développé des moyens relatifs à la culpabilité des prévenus et la responsabilité civile d'AIR FRANCE et d'AIRBUS, à leur responsabilité au regard de la législation sur les produits défectueux qui ne seront pas développés compte tenu de la relaxe et de l'analyse de la cour sur la responsabilité.

Elle a argué, à côté de son préjudice moral, d'un préjudice spécifique avec la reviviscence des souffrances à l'ouverture du procès, d'un préjudice économique mais aussi matériel, constitué par les frais et honoraires d'avocats exposés lors des nombreux procès consécutifs au décès de son père.

Par conclusions reçues au greffe le 9 janvier 2008, la société AIR FRANCE demande à la cour de :

- à titre liminaire, statuer ce que de droit sur les demandes formulées à hauteur d'appel par Mme SCHOETTEL, agissant en qualité de représentante légale d'Elodie ANDRES-KUHN ;

- à titre principal, confirmer le jugement en ce qu'il lui a alloué 20 000 € au titre des souffrances endurées, prendre acte de ce qu'elle ne conteste pas la somme de 55.653 € réclamée au titre du préjudice économique, déduire la provision allouée et débouter Mlle ANDRES-KUHN de ses autres demandes ;

- à titre subsidiaire, lui donner acte de ce qu'elle s'associe à la demande d'expertise de la partie civile et réserver ses droits.

A l'appui de ses conclusions, AIR FRANCE fait principalement valoir d'une part que Mme SCHOETTEL n'a pas interjeté appel au nom de sa fille, qu'elle-même n'a jamais contesté le droit à indemnisation de Mlle ANDRES-KUHN au titre du préjudice moral, mais qu'un préjudice spécifique distinct du préjudice moral ou du pretium doloris n'est pas constitué, d'autre part que les frais funéraires engagés en sus

de ceux qu'elle a accepté de prendre en charge relèvent d'un choix personnel et que le préjudice matériel a été pris en charge par sa mère, Mme SCHOETTEL, et ont donné lieu à transaction, que les frais d'avocats ne sont pas une conséquence directe du décès, enfin que les frais demandés au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale ne sont pas justifiés à hauteur des prétentions de la mineure.

Préalablement à l'examen de la demande, il appartient à la cour d'examiner si elle est saisie d'un appel de la partie civile.

Mlle Elodie ANDRES-KUHN, née le 10 décembre 1988, est devenue majeure le 10 décembre 2006 de sorte qu'à la date du jugement et dans le délai de recours, un appel ne pouvait être interjeté que par sa mère.

De l'examen du registre d'appel, il résulte que deux appels ont été formalisés :

- le 20 novembre 2006 : acte n° 397/06 établi au nom de M GSTALTER Francis, Mlle GSTALTER Stéphanie et "Mme SCHOTTEL épouse SCHROETER Fabienne", parties civiles ;
- le 22 novembre 2006 : acte n° 401/06 établi au nom de M. GSTALTER Francis, en son nom propre et ès qualités de représentant légal de sa fille mineure Alexandra, Mlle GSTALTER Stéphanie et Mme SCHOETTEL épouse SCHROETTER Fabienne, parties civiles.

Ce deuxième acte a, en ce qui concerne cette dernière partie civile, apporté une rectification de son nom ; si Mme SCHOETTEL épouse SCHROETTER Fabienne n'a pas précisé qu'elle interjetait appel en son nom et en qualité de représentante légale des biens de sa fille mineure, le seul emploi du terme "partie civile" ne peut suffire à établir une volonté de la partie appelante de limiter son appel à la défense de ses seuls intérêts (Cass. crim. 18 mars 1980).

En conséquence, AIR FRANCE est mal fondée à développer dans les motifs de ses conclusions l'absence de déclaration appel pour Mlle ANDRES-KUHN qui est visée par celle de sa mère.

En outre, et contrairement à ce que soutient AIR FRANCE, Mlle ANDRES-KUHN a, à hauteur d'appel, déposé des conclusions à titre personnel, de sorte que la recevabilité de sa constitution de partie civile n'est pas contestable.

Par application de l'article 470-1 du code de procédure pénale expressément sollicitée par Mlle ANDRES-KUHN, la responsabilité d'AIR FRANCE peut être recherchée sur le fondement du contrat de transport dont l'inexécution constitue une faute délictuelle à l'encontre des victimes par ricochet, ce qu'AIR FRANCE ne conteste pas.

Il résulte du certificat médical du Dr KULLING en date du 12 juin 2006, que Mlle ANDRES-KUHN a ressenti des moments de tristesse et de mélancolie au cours de l'enfance et de l'adolescence, lesquels ont été ravivés par le procès. Ces éléments caractérisent les souffrances endurées par la fillette puis l'adolescente tant en raison des

circonstances dramatiques, inhabituelles et brutales du décès de son père qu'en raison de son très jeune âge et de la difficulté à pouvoir se le représenter ou d'avoir des souvenirs à partager, ainsi que la pérennité du sentiment de vide créé par l'absence, sans toutefois que ce certificat n'établisse ni la réalité d'un déficit fonctionnel permanent, ni même l'élaboration d'un tel préjudice de sorte que la demande d'expertise n'est pas fondée.

Si la décision du tribunal correctionnel est confirmée sur le rejet d'une demande d'indemnisation particulière d'un préjudice spécifique, en revanche il sera infirmé sur le montant alloué à Mlle ANDRES-KUHN au titre du préjudice moral qui sera plus justement réparé par l'allocation de 30 000 € de dommages-intérêts.

Le préjudice économique n'est pas contesté, ni dans son principe, ni dans l'évaluation arrêtée par les parties à 55653 €, ni sur la provision déjà versée et à déduire. Dans un souci de bonne administration de la justice, son paiement sera ordonné, étant précisé que la CPAM de l'Alsace du Nord a, par lettre du 30 mai 2007, fait connaître qu'elle n'interviendra pas à la procédure.

Au titre du préjudice matériel, Mlle Elodie ANDRES-KUHN demande le remboursement de frais funéraires. Cependant, AIR FRANCE a déjà pris en charge des frais de cette nature à concurrence de 3680,36 € et il ne saurait lui être imputé le coût de dépenses nouvelles qui relèvent d'un choix personnel de Mme SCHOETTEL en décembre 1992. Ces frais ont d'ailleurs été facturés personnellement à cette dernière, laquelle a, au demeurant, signé une transaction avec AIR FRANCE ; aucun élément ne permet de considérer que Mlle ANDRES-KUHN aurait dû en supporter le coût, alors qu'elle était âgée de trois ans à l'époque des faits. La demande sera rejetée.

Les frais et honoraires d'avocats exposés pour les procès consécutifs à l'arrêt brutal de l'activité de transporteur de M. ANDRES-KUHN ne sont pas une conséquence directe du dommage. En outre Mlle ANDRES-KUHN bénéficiait de l'aide juridictionnelle totale et les sommes demandées, fussent-elles sous la forme de provision, sont en contradiction avec sa situation juridique. La demande sera rejetée.

Celle au titre de l'exécution provisoire est sans intérêt à hauteur d'appel, le pourvoi en cassation n'étant pas, aux termes de l'article 569 du code de procédure pénale, suspensif en ce qui concerne les condamnations civiles.

AIR FRANCE n'étant pas l'auteur d'une infraction sanctionnée par cette cour, l'article 475-1 du code de procédure pénale ne permet pas la condamnation du transporteur à remboursement tout ou partie des frais irrépétibles exposés par Mlle Elodie ANDRES-KUHN. Celle-ci sera déboutée de sa demande de ce chef.

Victime décédée : Dominique CHARPILLOZ
--

Les premiers juges ont reçu en la forme les constitutions de partie civile de Francis GSTALTER, l'époux de Dominique CHARPILLOZ, passagère décédée, et de Stéphanie et Alexandra GSTALTER, ses filles, mais ont déclaré leurs demandes d'indemnisation du préjudice spécifique irrecevables comme se heurtant à l'autorité de la chose jugée attachée à une transaction signée le 25 janvier 1996.

Par conclusions reçues au greffe le 14 novembre 2007 et conclusions orales du 20 novembre 2007, Francis GSTALTER, Stéphanie et Alexandra GSTALTER, cette dernière étant devenue majeure le 5 juillet 2007, demandent à la cour sur l'action civile de :

- confirmer le jugement du tribunal correctionnel en ce qui concerne les constitutions de partie civile et les déclarer recevables ;
- déclarer la présence de l'avocat effective et utile aux débats ;
- constater que la caisse d'affiliation AVA COIFFURE ESTHETIQUE n'entend pas intervenir ;
- infirmer partiellement le jugement entrepris ;
- déclarer tous les prévenus ainsi qu'AIR FRANCE venant aux droits d'AIR INTER et AIRBUS entièrement responsables des dommages qu'ils ont subis du fait du décès de Mme CHARPILLOZ épouse GSTALTER ;
- condamner solidairement les prévenus ainsi qu'AIR FRANCE et AIRBUS à les indemniser de leur préjudice spécifique
  - \* 30 000 € pour Francis GSTALTER
  - \* 30 000 € pour Alexandra GSTALTER
  - \* 40 000 € pour Stéphanie GSTALTER ;
- condamner solidairement les prévenus ainsi qu'AIR FRANCE et AIRBUS à verser à chacune des parties civiles 2000 € en application de l'article 475-1 du code de procédure pénale pour la procédure d'appel ;

subsidairement, si les prévenus ne devaient pas être condamnés au titre de leur responsabilité civile,

- confirmer le jugement de première instance en ce qu'il a déclaré M. ZIEGLER et AIRBUS civilement responsables ;
  - condamner solidairement M. ZIEGLER ainsi qu'AIR FRANCE et AIRBUS à verser à chacune des parties civiles 2000 € sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile pour la procédure de première instance ;
  - condamner solidairement M. ZIEGLER ainsi qu'AIR FRANCE et AIRBUS à verser à chacune des parties civiles 2000 € sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile pour la procédure d'appel ;
  - ordonner le versement provisoire de dommages-intérêts alloués à chacune des parties civiles en application de l'article 464 alinéa 2 du code de procédure pénale ;
  - condamner M. ZIEGLER ainsi qu'AIR FRANCE et AIRBUS aux entiers dépens ;
- en tout état de cause,

- constater que les dispositions de l'article 470 - 1 du code de procédure pénale sont applicables ;  
subsidiairement,

- ordonner une expertise aux fins de détermination de leur préjudice spécifique respectif et renvoyer sur intérêts civils ;

- allouer à chacune des parties civiles une somme provisionnelle de 10 000 € à valoir sur l'indemnisation définitive de son préjudice ;

sur la responsabilité civile d'AIR FRANCE venant aux droits d'AIR INTER,

- à titre principal, vu l'article 1147 du code civil, dire que leur action civile est fondée sur l'inexécution du contrat de transport ;

- à titre subsidiaire, vu l'article 1384 alinéa 5 du code civil, confirmer le jugement de première instance et dire que leur action civile est fondée sur la faute des préposés d'AIR FRANCE et d'AIR INTER ;

- à titre infiniment subsidiaire, vu la directive CE n° 85 374 du 25 juillet 1985, dire que leur action est fondée sur la responsabilité du fait des produits défectueux ; sur la responsabilité civile d'AIRBUS et de M. ZIEGLER,

- à titre principal, vu l'article 1382 du code civil, confirmer le jugement de première instance et dire que leur action civile est fondée sur la faute d'AIRBUS et /ou de M. ZIEGLER ;

- à titre subsidiaire, vu l'article 1384 alinéa 5 du code civil, dire que leur action est fondée sur la faute du préposé d'AIRBUS ;

- à titre infiniment subsidiaire, vu la directive CE n° 85 374 du 25 juillet 1985, dire que leur action est fondée sur la responsabilité du fait des produits défectueux.

A l'appui de leurs conclusions, les consorts GSTALTER font principalement valoir qu'ils n'entendent pas remettre en cause la totalité de la transaction mais soutiennent que l'intégralité de leur préjudice n'a pas été réparée, qu'ils souffrent d'angoisses post-traumatiques importantes ainsi que de troubles psychologiques, et développent les divers fondements juridiques sur lesquels leur action est fondée .

Par conclusions reçues au greffe le 9 janvier 2008, la société AIR FRANCE demande à la cour de :

- à titre principal, déclarer irrecevable l'ensemble des demandes au titre du préjudice spécifique, de l'article 700 du code de procédure civile, débouter les parties civiles de l'ensemble de leurs demandes et confirmer le jugement du 7 novembre 2006 ;

- à titre subsidiaire, ordonner une expertise aux frais avancés des parties civiles et surseoir à statuer sur l'ensemble des demandes.

AIR FRANCE fait principalement valoir que la transaction met fin à toute contestation future sur les suites dommageables de l'accident, que la demande des consorts GSTALTER est mal fondée au titre des frais de l'article 475-1 du code de procédure pénale et est irrecevable sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile devant une juridiction pénale.

Par application de l'article 470 -1 du code de procédure pénale expressément sollicitée par les consorts GSTALTER, la responsabilité d'AIR FRANCE peut être

recherchée sur le fondement du contrat de transport dont l'inexécution constitue une faute délictuelle à l'encontre des victimes par ricochet, ce que la compagnie ne conteste pas.

Il est constant qu'une transaction a été signée le 25 janvier 1996 entre les consorts GSTALTER représentés par leur avocat, Me WEBER, et AIR FRANCE pour 1.235.442,64 F aux termes de laquelle ce "règlement était effectué en réparation de l'intégralité des préjudices de tous ordres et toutes causes confondues (...). Moyennant ce règlement effectué dans le cadre de la mise en oeuvre du communiqué d'AIR INTER en date du 25 janvier 1992, mes mandants reconnaissent avoir été remplis de tous leurs droits au titre de tous chefs de préjudice y compris frais de justice".

Cet accord transactionnel avait été précédemment autorisé par le juge des tutelles de Brumath selon ordonnance du 22 janvier 1996.

Il importe peu que l'acte litigieux ne respecte pas les prescriptions de l'article 1326 du code civil. En effet, cet article n'est pas applicable aux contrats synallagmatiques.

Les consorts GSTALTER n'entendent pas remettre en cause la totalité de cet accord transactionnel mais demandent la réparation intégrale de leurs préjudices en arguant de l'existence d'un préjudice spécifique inconnu lors de la signature de la transaction.

Les parties civiles définissent ce préjudice comme consécutif aux circonstances de l'accident, à son caractère collectif, à la brutalité de l'événement, à l'insupportable attente et à la douleur de la prise de conscience que tout est fini.

L'ensemble de ces éléments, qui dépeignent le préjudice moral, était connu lors de la signature de la transaction. Le fait que les consorts GSTALTER / CHARPILLOZ aient été assistés d'un conseil, non seulement au cours de la transaction mais encore jusqu'à son terme final puisque ce dernier a eu mandat de signer l'acte en leur nom, garantit la préservation de leurs intérêts, avec notamment la prise en compte de toutes les composantes du préjudice moral ; cette garantie est encore confortée par l'intervention du juge des tutelles qui a autorisé un tel acte en présence des deux mineures, Stéphanie et Alexandra GSTALTER.

L'autorité de chose jugée attachée à cet accord interdit à Francis GSTALTER, à Stéphanie et à Alexandra GSTALTER de réclamer à nouveau l'indemnisation de ce chef de préjudice ; la persistance de la souffrance liée à l'absence et la reviviscence des douleurs morales par l'ouverture du procès constituaient des conséquences prévisibles lors de la signature de la transaction et ne sont pas des faits nouveaux.

A cet égard, le certificat médical établi par le Dr SONNELITTER pour chacune des parties civiles, en date du 6 juin 2006, s'il atteste de la réapparition d'angoisses et de troubles avec l'ouverture du procès, ne fait néanmoins pas apparaître la preuve ou un commencement de preuve d'un déficit fonctionnel permanent.

Quant à la longueur de la procédure, il ne s'agit pas d'une conséquence imputable à AIR FRANCE.

Il n'y a donc pas lieu de remettre en cause la décision des premiers juges qui a déclaré irrecevable la demande des consorts GSTALTER.

Ils ne peuvent prétendre à aucune somme au titre des frais irrépétibles.

4 ) Les demandes des victimes représentées par Me SPINELLA :

Victime décédée : Philippe RENARD
-----------------------------------

Le jugement entrepris a reçu la constitution de partie civile de sa mère, Bernadette MONBRUN épouse RENARD, de sa fille, Isabelle RENARD en son nom personnel et en qualité d'héritière de sa mère décédée, Pierrette GEORGES épouse RENARD, de son fils, Paul RENARD en son nom personnel et en qualité d'héritier de sa mère décédée, Pierrette RENARD, de sa belle-fille, Roseline AMORE épouse RENARD, et de ses petites-filles, Mathilde et Léa RENARD.

Il a déclaré irrecevable les demandes en réparation du préjudice spécifique, a rejeté les demandes de remboursement des frais matériels, a réservé les droits d'Isabelle et Paul RENARD en leur qualité d'héritiers de leur mère en ce qui concerne son préjudice économique et a débouté les demandes pour le surplus.

Bernadette MONBRUN épouse RENARD, Isabelle et Paul RENARD, Roseline AMORE épouse RENARD, Mathilde et Léa RENARD demandent, au visa de l'article 470-1 du code de procédure pénale, à la cour de :

- confirmer le jugement entrepris en ce qu'il a renvoyé Isabelle et Paul RENARD, venant aux droits de leur mère Pierrette RENARD, à l'audience sur intérêts civils du tribunal correctionnel de Colmar pour statuer sur leurs demandes au titre du préjudice économique et des frais irrépétibles de première instance ;
- réformer le jugement entrepris pour le surplus ;
- condamner in solidum MM. CAUVIN, FRANTZEN, GOURGEON, LAMMARI, RANTET et ZIEGLER, et les civilement responsables, les sociétés AIRBUS et AIR FRANCE, à payer les sommes suivantes :
  - à Bernadette MONBRUN épouse RENARD
    - 50.000 € au titre du préjudice spécifique
    - 4.000 € au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale
  - à Isabelle RENARD
    - 30.000 € en réparation du préjudice spécifique
    - 11.202 € au titre de son préjudice matériel

- 4.000 € au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale
- à Paul RENARD
  - 30.000 € en réparation du préjudice spécifique
  - 24.054 € au titre de son préjudice matériel
  - 4.000 € au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale
- à Roseline AMORE épouse RENARD,
  - 15.000 € en réparation du préjudice spécifique
  - 4.000 € au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale
- à Mathilde RENARD
  - 15.000 € en réparation du préjudice spécifique
  - 4.000 € au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale
- à Léa RENARD
  - 15.000 € en réparation du préjudice spécifique
  - 4.000 € au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale
- à Isabelle et Paul RENARD, en qualité d'héritiers de leur mère Pierrette GEORGES, l'épouse de Philippe RENARD
  - 50.000 € en réparation de son préjudice spécifique
  - 11.202 € au titre de son préjudice matériel
  - 4.000 € au titre de l'article 475-1 du code de procédure pénale ;
- condamner les prévenus et les civilement responsables aux dépens de première instance et d'appel.

A l'appui de leurs conclusions, les parties civiles n'ont pas développé de moyens particuliers, se référant de façon générale aux développements de Me CHARLES, Me LIENHARD et Me TEMIME.

La société AIR FRANCE rétorque :

- que la mère, les enfants et la veuve du défunt ont accepté de transiger ;
- qu'ils ne sont pas recevables à soulever à hauteur d'appel la nullité des transactions en application de l'article 515 du code de procédure pénale ;
- que les victimes ne justifiant d'aucun préjudice spécifique, autonome et inconnu postérieur à la transaction imputable à la concluante, leurs demandes d'indemnisation se heurtent à l'autorité de la chose jugée ;
- qu'il n'existe aucun lien de causalité entre le décès de Philippe RENARD et le préjudice prétendument souffert par ses petites-filles nées après son décès ;
- que Roseline RENARD ne rapporte pas la preuve d'un préjudice moral indemnisable.

En conséquence, elle demande à la cour de :

- à titre principal,
  - déclarer irrecevables les demandes de Bernadette RENARD née MONBRUN, d'Isabelle RENARD et Paul RENARD tant en leur nom personnel qu'en leur qualité d'héritiers de Pierrette RENARD, de Roseline AMORE, de Mathilde et Léa RENARD au titre du préjudice spécifique
  - débouter Bernadette RENARD née MONBRUN, Isabelle RENARD et Paul RENARD tant en leur nom personnel qu'en leur qualité d'héritiers de Pierrette RENARD, Roseline AMORE, Mathilde et Léa RENARD de l'ensemble de leurs