

Le Crash de Habsheim
Une Affaire d'Etat ?

Jean Claude BOETSCH
Un rescapé témoigne

Le Crash de Habsheim
Une Affaire d'Etat ?

Préface

N'en déplaise aux professionnels- ou prétendus tels - des mondes réunis de la Justice, de l'Aéronautique et des Médias, et en tout cas ceux qui cultivent le persiflage et la suffisance technocratique, la modeste contribution que j'ai décidé d'apporter à Jean Claude Boetsch et à son ouvrage allait de soi.

Ne s'est-on pas gaussé chez bon nombre de ces « initiés de carrière » du prétendu « crash judiciaire » venu parachever le « crash aéronautique » qui a frappé la terre alsacienne une première fois avec un A 320, le dimanche 26 juin 1988, les deux formes de crash étant bien entendu d'office, à priori et limitativement imputables, dans la thèse de ces courtisans attirés des vérités d'Etat, aux hommes en charge du pilotage des engins...ou des enquêtes ?

Et Dieu sait pourtant à quel point le triomphalisme ne saurait être de mise dans ces situations où l'HOMME en charge des intérêts de ses semblables (qu'il soit pilote de ligne, enquêteur judiciaire ou reporter de presse) se trouve confronté aux drames induits, rarement par des facteurs relevant du cas de force majeure et beaucoup plus souvent d'actions d'apprentis sorciers cultivant, pour certains, des démesures objectivement assassines.

Jean Claude Boetsch le sait bien, lui qui a payé dans sa chair le lourd tribut à acquitter par ceux qui vivent une catastrophe de l'intérieur. En professionnel du reportage - embarqué à bord en cette qualité - il s'est employé à cerner le plus complètement possible l'ensemble des composantes du drame telles qu'il a pu les observer au cours des événements ou encore les déceler à postériori.

En victime parmi les autres victimes, il a vécu dans son corps et son esprit les chocs successifs, plus leurs séquelles.

Parmi celles-ci, il a alors découvert, (et m'en a souvent entretenue) celles qui sont incontournables en de telles circonstances et celles qui le sont moins ou pas.

C'est ainsi qu'il a été pris de plein fouet dans la tourmente médiatique et judiciaire initiale provoquée par certains incapables et ceux dont l'intérêt était de les protéger.

C'est ainsi que de la même manière, et durant bientôt dix années, il a continué à être frappé tantôt d'étonnement, tantôt de consternation, tantôt encore d'abattement devant l'incurie persistante de certains, les attermolements de beaucoup d'autres et le machiavélisme des responsables de telle Institution étatique ou de telle structure industrielle...

C'est ainsi enfin, qu'arrivé au terme presque définitif, mais qui ne l'est toutefois pas encore, de ce marathon judiciero-technico-politique, le reporter - victime Jean-Claude Boetsch persiste à se poser de nombreuses questions auxquelles pourtant des réponses autrement plus satisfaisantes auraient pu lui être données et l'auraient à coup sûr été sous d'autres latitudes et longitudes....

Dans ce contexte, je me hasarde à lui en donner une seule, à savoir :

« CONTINUEZ, M. BOETSCH, LA CAUSE EN VAUT LA PEINE ! »

Le 30 avril 1998

Germain Sengelin
Ancien Doyen des Juges d'Instruction
au T.G.I. de Mulhouse

Avant-propos

L'histoire de l'accident à Habsheim de l'Airbus A 320 d'Air France immatriculé F-GFKC n'est pas encore terminée. D'ailleurs, le sera-t-elle un jour ?

J'ai rassemblé ici mes souvenirs, mes notes, mes documents, ainsi que les témoignages de mes amis, les autres passagers, pour décrire le climat très particulier de cette affaire d'Etat.

Avec le recul, je pense sincèrement que beaucoup d'acteurs de ce drame ont agi plus par bêtise, par obéissance ou par réflexe, que par une réelle volonté de faire mal. Peut-être qu'aujourd'hui, ils ne s'y risqueraient plus. De toutes façons, plus rien, dans l'Aviation Française n'est pareil depuis le crash de Habsheim.

Cette deuxième édition, corrigée de quelques imperfections, est surtout destinée à écrire la suite de l'Affaire du crash de Habsheim. Le point d'interrogation d'« Une Affaire d'Etat ? » est à présent supprimé, aucune question ne se pose plus dorénavant !

Prologue

La bouche grande ouverte, les yeux écarquillés qui roulent d'angoisse, le steward est ballotté par les violents soubresauts de l'avion qui fonce dans les arbres. Malgré les sangles qui le retiennent à son siège, il ne tient plus à sa place. La porte du poste de pilotage s'est ouverte précipitamment et des milliers d'étincelles jaillissent en crépitant de toutes les armoires électriques. Des flammes bondissent par saccades de la console entre les deux pilotes. Une atmosphère oppressante, de plus en plus sombre, pénètre dans la carlingue. L'avion plonge dans la forêt. Les secousses augmentent à chaque instant comme dans un véhicule tout terrain lancé à folle allure sur une piste défoncée.

On se crashe !

Mais non, je rêve. C'est un cauchemar, puisque l'accident est impossible en A 320 ! Je suis totalement incroyablement, mais après quelques secondes, j'arrive pourtant à l'évidence.

On se crashe !

Une pensée m'obsède à ce moment : pourvu que cette carlingue tienne ! Qu'elle ne se brise pas en morceaux.

Dans l'avion désarmé, les passagers ne hurlent pas, ils se cramponnent comme ils peuvent pour garder leur équilibre au milieu de ces terribles montagnes russes qu'est devenue la trajectoire de l'appareil.

Retenu par ma ceinture, je reste plaqué sur le siège, mais ma tête rejoint à présent mes genoux, le corps en arc de cercle, secoué et incontrôlable.

Le temps n'a plus aucune valeur, les secondes durent des minutes, et les minutes des siècles. Autour de moi, ça crépite, ça racle, ça grince, ça cogne, ça secoue ! Mais est-ce que ça va s'arrêter un jour ?

Il n'y a rien à faire, aucun geste, aucune réaction, sinon subir et attendre.

Finalement, un dernier choc violent, et tout s'arrête.

Immédiatement, une pensée très forte me submerge : on va s'en sortir ! L'avion a tenu !

Ma peur se calme et, soulagé, je me lève, mu par un réflexe. Je vois le fuselage intact et tous les passagers assis, comme devant l'aérogare, chacun à sa place.

C'est parfait, tout le monde pourra quitter l'avion.

Mon regard est attiré alors par une violente lueur orange et rouge vif, lugubre, qui illumine toute la rangée de hublots du côté droit de l'avion : le feu !

L'angoisse et la peur me reprennent. J'ai échappé à l'accident, mais je vais mourir brûlé vif. Non ! Pas ça ! Pas sans avoir tenté le tout pour le tout. Il faut sortir de cette carlingue, de cette carcasse, et vite, avant que tout ne s'embrase.

Déjà debout, le regard fixé droit devant moi, je franchis rapidement la distance qui me sépare de la porte. Je connais le système d'évacuation et je pense alors pouvoir aider l'équipage à ouvrir les issues. C'est inutile car le steward est déjà devant la porte à actionner les leviers de commande. Je m'attends alors au pire : devoir franchir un brasier avec des chances infimes d'en réchapper.

La porte de l'avion s'ouvre enfin et face à moi, je vois des arbres et des feuilles bien vertes, une petite couleur magique en cet instant. Pas de feu ni de flammes ! Je réalise alors instantanément le miracle : je ne vais pas mourir. Je vais m'en sortir.

Au même instant, j'entends les bouteilles d'air comprimé percuter et gonfler le toboggan. Sans regarder, je me jette dans le vide qui s'ouvre devant moi. Je tombe . Mais le boudin de caoutchouc, bloqué par les arbres, s'est replié vers le haut, dans les branches. Il ne peut plus amortir ma chute, et après un unique rebond, je me retrouve assis brutalement sur le sol, le regard aussitôt attiré par les flammes qui enflent avec rage et commencent à lécher l'aile et le moteur gauche de l'avion. Craignant l'explosion des réservoirs de carburant, je me relève et part en courant, et ne m'arrête qu'au bout d'une vingtaine de mètres. Alors seulement je me retourne vers l'avion qui brûle, les flammes qui enflent et les passagers qui s'échappent en courant du brasier et me croisent en hurlant : « Partez ! Ca va sauter ! ». Déjà, au milieu de ces cris qui viennent de partout, des gendarmes, des pompiers à pieds, mais armés d'extincteurs, se précipitent vers l'incendie qui prend de l'ampleur à chaque seconde. Le fuselage, les arbres propagent le feu qui à présent éclaire violemment les sous-bois. Des amis, photographes de presse sont déjà là. Sans me voir, ils mitraillent le drame.

Les yeux fixés sur les flammes qui font rage, je commence alors seulement à réaliser que je viens d'échapper miraculeusement à un crash. J'émerge comme d'un rêve éveillé et me rend compte alors que je souffre du dos. Une douleur légère, mais qui augmente à chaque minute, malgré l'excitation qui n'est pas encore retombée. Je regarde sans les voir des gens inconnus qui vont et viennent en tous sens au-

tour de moi. Je cherche vainement dans la forêt des visages, des points de repère. A quelques pas, étendu en sang sur le sol, le copilote, une des hôtes penchée sur lui. Levant les yeux, je me retrouve soudain face au commandant de bord, debout à côté d'eux. Je lui demande précipitamment :

- Mais que s'est-il donc passé ?

Il me regarde, hagard, et mime de ses mains à moitié fermées l'action en avant sur la manette des gaz :

- **J'ai remis plein gaz et ça n'a pas répondu, je ne comprends pas!**

Avant le vol, dans les salons de l'aéroport, nous avons discuté presque une heure durant sur les mérites de l'A 320, les grèves à répétition chez Air Inter et à présent, nous terminions cette conversation, là, dans la forêt, en forme d'épilogue.

Jamais je n'aurais imaginé à cet instant que ces quelques mots du Commandant de bord Michel Asseline marquaient le début d'une énorme et très longue affaire, bien au delà de ce terrible accident auquel nous venions presque tous d'échapper par miracle !

1

L'accident

Journaliste à FR 3 Alsace, et passionné d'aviation depuis mon plus jeune âge, je fréquente à l'époque tous les milieux aéronautiques de la région. Tous, la compagnie Air France, l'aéroport de Bâle-Mulhouse ainsi que l'aéro-club d'Habsheim m'ont invité pour cette journée exceptionnelle du 26 juin 1988 : l'arrivée dans la région du premier Airbus A 320.

Air France est très fière de présenter le « petit dernier » de sa flotte pour lequel tout le monde s'accorde à souligner la perfection technologique.

- Jean-Claude, on compte sur toi pour faire un reportage sur la présentation de notre avion à l'aéroport ! m'a lancé Jean-Louis Drouet, le directeur commercial de la compagnie à l'agence de Mulhouse.

- Si je peux participer au vol de présentation, je viens volontiers! lui ai-je répondu.

- Evidemment que tu voleras. Je te réserve d'ailleurs une place sur la première rotation! Tu seras libre plus vite !

L'aéroport, de son côté, m'invite aussi avec insistance au cocktail de « présentation du dernier fleuron de l'industrie aéronautique européenne » ainsi qu'à la visite de ce « remarquable appareil » !

François Furstengerger, le président de l'aéro-club, est un peu déçu, car, la veille, je lui avais dit que je préférais survoler son meeting en Airbus plutôt que d'être au milieu de la manifestation au sol. Mais je lui avais fait la promesse de passer le voir tout de suite après le vol.

C'est effectivement ce que j'ai fait, peut-être plus rapidement que je ne l'aurais voulu, d'ailleurs, en sortant de l'avion en feu.

* * *

L'Airbus A 320 immatriculé F-GFKC (Fox-Golf-Fox-**Kilo-Charlie**), flambant neuf, s'est arrêté devant l'aérogare, à son arrivée de Paris, vers midi. Quelques passagers, partis la veille en train vers la capitale, en sont descendus, ravis de leur vol retour. L'avion attend à présent l'embarquement du premier « baptême de l'air » de la journée : un vol d'une heure au-dessus des Alpes après la présentation de l'avion devant les spectateurs du meeting aérien à l'aéro-club d'Habsheim, distant d'une vingtaine de kilomètres.

A l'origine, le baptême de l'air devait avoir lieu au-dessus des Vosges, mais le temps brumeux a nécessité de déplacer le vol plus au sud, au dessus de Alpes.

Quelques passagers ont déboursé 800 F pour payer leur billet, mais la plupart d'entre eux sont les gagnants d'un concours organisé par le journal « L'Alsace » ou bien les lauréats de la « grande braderie commerciale » du village de Wittelsheim, juste à côté. Une « roue de la chance » est d'ailleurs prévue pour départager les heureux gagnants d'un baptême de l'air de ceux, plus malchanceux, d'un simple lot de consolation ! Des pages de publicité informent la clientèle du véritable privilège d'être parmi les premiers candidats à voler sur l'avion « le plus avancé technologiquement » au monde !

La majorité des passagers, pour ne pas dire la totalité n'a pas été averti du passage de l'avion au cours du meeting de Habsheim. Seules quelques personnes, plus curieuses, avaient connaissance de la fête aérienne de François Furstenberger, et de son programme qui prévoyait la présence de L'A 320 en « présentation », après celle du « Concorde » l'an passé.

Si la plupart des passagers n'est pas informée des habitudes aéronautiques, je sais, moi, ce que veut dire « présentation » !

Il s'agit ni plus ni moins que de montrer un aéronef sous son meilleur angle, ses aspects les plus favorables, et de mettre ses caractéristiques particulières en avant !

Pour l'A 320, à l'instar des démonstrations répétées et connues d'Airbus Industrie, c'est le « vol aux grands angles et la montée en chandelle, comme un ascenseur » qui suit !

J'imagine donc ce qui nous attend et je me suis inscrit d'autant plus volontiers pour ce vol. Les autres personnes à bord ne savent pas, ne se doutent de rien, et montent à bord en toute confiance, pour une promenade aérienne tranquille, exempte d'émotions, du moins le croient-elles toutes.

Marie-France s'est inscrite pour le tout premier vol. Elle vient de gagner un billet gratuit à la braderie. Ce sera son deuxième baptême de l'air. Le premier, sur ce même terrain d'Habsheim dans un petit appareil de tourisme, s'était terminé par un accident dans les arbres, mais sans gravité. Depuis, elle n'avait jamais voulu reprendre l'avion. Pour l'Airbus, c'est différent : tous ses amis lui ont assuré qu'elle ne risquait rien. Alors, elle s'est laissé tenter.

Deuxième vol, second crash, mais elle s'en sortira !

Hervé, 14 ans, est gravement handicapé depuis l'accident de voiture où sa mère a perdu la vie. Ses mouvements sont extrêmement limités, mais son père, qui désire lui donner le plaisir et les sensations d'un baptême de l'air, va insister auprès de l'équipage pour déplacer son fils du siège prévu pour les handicapés au bord du couloir afin qu'il soit près d'un hublot. Il va décéder dans l'accident, immobilisé sur son fauteuil, derrière la vitre d'où il a pu voir les arbres se précipiter vers l'avion ! Son ami d'enfance, Benoît, assis à ses côtés sera impuissant à tenter de le sortir de son siège.

Mariama, 7 ans, vit chez sa grand-mère avec son frère aîné Cédric. Tous deux sont montés à bord parmi les derniers. Les autres passagers s'étaient déjà installés et répartis sur les sièges et il ne restait plus de places disponibles côte à côte. Avec le sourire, l'hôtesse placera chacun des enfants de part et d'autre de l'allée centrale. Ils ne pourront donc pas voir arriver l'accident. Au moment de l'évacuation, Cédric sera emporté par la masse des passagers sortant précipitamment de l'avion, sans pouvoir revenir s'occuper de sa sœur cadette. Coincée dans sa ceinture et très probablement aussi sous le dossier de son siège rabattu avec force par des dizaines de mains et de bras cherchant à sortir au plus vite, personne n'aperçoit la petite fille prisonnière.

Elle sera l'une des trois malheureuses victimes.

Marthe et Basile ont acheté deux billets à l'aéro-club pour fêter leurs 25 ans de mariage. Pour eux aussi, c'est un baptême de l'air. Assis au dixième rang, sur le côté droit, à la hauteur de l'aile, ils ont vu leur voisine se lever rapidement alors que leurs ceintures restaient obstinément bloquées. Basile va réussir d'abord seul à ouvrir la sienne et Marthe lui rappellera alors que dans son sac, il y a un petit couteau de poche. Il va l'utiliser tant bien que mal pour couper fébrilement la lanière de tissu et libérer ainsi son épouse. L'intense chaleur extérieure commence déjà à faire éclater les hublots comme des détonations de fusil et les premières flammes lèchent le dessous des fauteuils. Le couple va quitter alors ses sièges au milieu des premières fumées qui leur

piquent les yeux et les prennent à la gorge. Devant la porte, Basile poussera sa femme hésitante dans le vide et la suivra en sautant à pieds joints. Il arrivera à se récupérer à quelques centimètres à peine d'un tronc coupé net par les tôles, tel un pal, puis va tirer désespérément sa femme ainsi que d'autres personnes entassées pêle-mêle au pied du toboggan. Par un bras ou une jambe, il va réussir à dégager les corps et leur permettre à tous d'être délivrés.

Hébétés, arrivés enfin à quelques mètres de distance de l'avion, le jeune Cédric va les apostropher, en pleurs, et les supplier de remonter dans l'avion en feu chercher sa sœur, Mariama, restée à bord. Marthe et Basile le regardent. Ils auraient bien voulu l'aider, ainsi que sa sœur, mais plusieurs luxations et une clavicule cassée limitent complètement leurs mouvements !

Marthe et Basile vont vivre leur vie durant avec ce cauchemar terrible dans la tête, sans pouvoir s'en débarrasser. La peur dans tous les moyens de transports s'est maintenant installé pour toujours au fond d'eux-mêmes !

Marie-Julie, à 70 ans, est presque la doyenne des passagers. Accompagnée de Françoise, sa voisine de siège, elles sont parmi les dernières à pouvoir se lever, car leurs ceintures restent obstinément fermées! Il est vrai que si elles les avaient bouclées sans difficulté avant le décollage, personne ne leur a jamais montré comment les ouvrir ! Pour qui l'a fait au moins une fois, cela ne pose guère de problèmes, mais lors d'un baptême de l'air, qui peut penser que le voyage sera écourté tragiquement ? (Depuis lors, toutes les compagnies aériennes organisent avant le décollage une démonstration de fermeture et d'ouverture des ceintures de sécurité !)

Enfin, les boucles se dégagent et les deux femmes peuvent se lever. Devant la fumée extrêmement dense qui règne dans la partie avant de la cabine, Marie-Julie, pleine de bon sens, fait demi-tour et se dirige vers la porte arrière. Elle s'en tirera avec une clavicule cassée dans sa chute sur le toboggan. Mais Françoise, mue par le réflexe de vouloir sortir par le même endroit que par où elle est entrée, pénètre et disparaît dans les fumées noires et toxiques à l'avant de l'avion. Elle ne parviendra jamais jusqu'à la porte !

Gerda et Fernand sont montés dans l'avion à contre cœur. Une sorte d'appréhension et de crainte prémonitoire! Gerda choisit alors de s'installer près de l'issue de secours d'aile. Elle a déjà pris l'avion plusieurs fois et sait qu'en cas d'urgence, elle pourra sortir par là ! Brûlée très gravement sur toute une moitié du corps par les flammes qui ont pénétrées justement par cette issue de secours lorsqu'elle s'est ou-

verte, son mari l'aidera à se dégager, puis à sortir péniblement de l'avion. Evacuée par hélicoptère vers les hôpitaux des grands brûlés, elle souffrira le martyre durant plusieurs années, et restera marquée pour la vie dans sa chair et son esprit. Aujourd'hui, sa coquetterie féminine a repris le dessus, mais elle a décidé de consacrer entièrement sa vie à la douleur des autres, plus particulièrement celle des grands brûlés.

* * *

Vers 13 h, dans le « salon des aviateurs » de l'aéroport, un cocktail a été organisé pour fêter dignement la première venue de l'A 320. Quelques dizaines d'invités se pressent autour de l'équipage, lui posant d'innombrables questions. Plusieurs responsables sociaux-économiques de la région sont également présents. Depuis près d'un an, leurs déplacements fréquents vers Paris sont quotidiennement remis en cause par des grèves à répétition chez « Air Inter ». La raison : le refus des syndicats d'accepter le pilotage à deux. Pas question pour eux de laisser le mécanicien naviguant, ce « troisième homme », au sol. Ils exigent la modification du poste de pilotage des nouveaux Airbus A 320 pour faire une place au mécanicien et lui trouver une occupation en vol ! Le bras de fer entre les directions d'Air France, d'Air Inter, et les syndicats ne semble pas trouver d'issue !

Pourtant, le nouveau Boeing 737, et maintenant l'A 320 sont conçus pour deux pilotes seulement, les équipements modernes, en particulier l'électronique de l'A 320, ne sacrifient pas la sécurité pour autant.

Les équipages d'avions commerciaux étaient passés, en quelques dizaines d'années, de 5 à 4, puis à 3. Aujourd'hui, les constructeurs font le pari du cockpit à deux, peut-être avec l'idée secrète d'en exclure totalement les pilotes dans un lointain futur !

Michel Asseline, 44 ans, a été désigné comme Commandant de bord sur ce vol. Un verre de jus de fruit à la main, il se prête complaisamment aux questions des invités. Avec mon confrère Jean-Marie Schreiber du journal « l'Alsace », je m'approche de lui pour tenter de lui faire dénoncer l'attitude des syndicats grévistes. Rien à faire ! Si Michel Asseline ne tarit pas d'éloges sur l'A 320, il se refuse à criti-

quer ses confrères, même si l'on comprend à demi mot sa réprobation. Bon enfant, il répond à toutes les questions que nous lui posons, certaines peut-être pertinentes, mais d'autres plus probablement répétitives et lassantes pour lui. Pendant presque une heure pourtant, il s'acquitte parfaitement de son rôle de « public relation » d'Air France et d'Airbus !

Pierre Mazières est copilote sur ce vol. Quelques instants avant l'heure prévue pour l'embarquement des passagers, il me propose une visite rapide du poste de pilotage, ainsi qu'à mon confrère Jean-Marie Schreiber. Comme l'A 320 est prévu pour un pilotage à deux, le cockpit n'est pas très grand ! Mais on arrive tout de même à s'installer. Pierre Mazières, depuis son siège de droite pianote sur le clavier de la console centrale et fait apparaître successivement sur les écrans tous les circuits et les paramètres de l'avion, ainsi que la carte et la trajectoire prévue pour le vol vers l'aéro-club d'Habsheim et le survol des Alpes.

Impressionnant de technologie ! Pierre Mazières nous avoue, très fier :

- C'est un avion fantastique ! L'électronique s'occupe de tout et gère à chaque instant tous les paramètres pour plus de sécurité. L'avantage avec cet avion, c'est qu'on ne peut pas se crasher !

De par mon intérêt pour le domaine aéronautique, je n'avais même pas besoin de ces affirmations pour être convaincu. Je l'étais déjà ! Il est vrai qu'Airbus faisait bien les choses depuis plusieurs années. La technologie de l'A 320 était vantée et décrite partout comme la panacée universelle pour la sécurité des vols et le confort des passagers. Le chauvinisme français et européen qui dort en chacun de nous faisait le reste vis à vis de l'éternelle tendance hégémonique américaine en aéronautique ! Comme mon confrère, j'étais fier de cet avion, conçu et fabriqué chez nous, et sur lequel j'allais bientôt voler ! En un mot, j'étais un « fan » de l'A 320 !

Les passagers embarquent quelques instants plus tard. J'ai choisi ma place, le plus près possible du poste de pilotage. Je comptais bien, après le décollage, aller filmer les pilotes en action dans ce cockpit du futur ! Pendant que tout le monde s'installe, l'ambiance est très décontractée, voire euphorique, les conversations animées. Les hôtesses, souriantes répètent à chacun de choisir sa place selon son bon plaisir. Elles sont, comme les pilotes, sûrement très fières d'être en fonction à bord de cet avion, le dernier en date mis en service à Air France, et qui plus est, un objet d'envie pour tous ceux qui volent sur des appareils plus anciens ! Des avions « préhistoriques » comme se

plaît à le dire l'équipage dans le cockpit. Je m'installe et boucle ma ceinture. Le copilote s'approche alors de moi pour me dire :

- Il vaut mieux que vous restiez assis durant le passage à basse altitude, ça va turbuler un peu. Attachez votre caméra ! Lorsqu'on sera remonté, vous pourrez venir dans le poste de pilotage et filmer tout ce que vous voudrez !

- Pas de problème, de toutes façons, c'est le nouveau cockpit et le pilotage à deux qu'il m'intéresse de filmer, rien d'autre !

- OK ! Alors, à tout à l'heure !

Je disposais à l'époque d'une caméra lourde et encombrante, qui nécessitait pour son alimentation une grosse batterie en forme de cartoucière. Afin de ne pas être gêné, j'installe tout ce matériel sous le siège pour pouvoir profiter au mieux du paysage et du « passage » à basse altitude prévu sur la piste de Habsheim.

Décollage ! Virage à droite un peu sec, mais palpitant ! Puis 5 minutes d'un vol à 500 mètres d'altitude sans histoire. Enfin, le dernier léger virage à l'approche du terrain de Habsheim, puis le passage à très basse altitude. Je me penche et vois par le hublot des stries sur le sol gazonné. On est vraiment bas ! Puis je distingue nettement les spectateurs du meeting presque à notre hauteur, mais fortement inclinés. J'imagine alors aisément l'angle de cabré de l'avion. Je me dis à ce moment là que le pilote fait le maximum pour bien montrer l'avion aux grands angles : LA spécialité de l'A 320 ! Que ça doit être beau et impressionnant vu de l'extérieur !

Soudain, un choc et une vibration sourde dans toute la structure de l'avion qui vient de heurter la lisière de la forêt avec son train d'atterrissage. Mais, cela, je ne le sais pas encore ! Pour moi, à cet instant, il s'agit simplement d'un « touch & go », un atterrissage-décollage comme en font régulièrement tous les pilotes à l'entraînement. Je me dis que le pilote devrait savoir qu'il s'agit d'un simple terrain en herbe, et que cette démonstration est drôlement culottée ! J'imagine même les difficultés à venir lors de l'atterrissage, car le train a dû sûrement souffrir de ce choc ! Mais je ne suis pas inquiet à ce moment là, car j'ai oublié l'existence de la forêt et de ses arbres de 12 mètres de hauteur à quelques mètres devant nous !

Soudain, l'avion est ballotté de plus en plus fort. Je suis terriblement secoué malgré ma ceinture pourtant bien attachée.

- C'est pas vrai ! On se crashe !..... Mais non, pas avec un A 320 ! C'est impossible ! Je n'arrive pas à me rendre à l'évidence. Pourtant, des branches commencent à apparaître par les hublots. Mais si, on se crashe ! Mon Dieu !

* * *

Je suis sorti précipitamment de l'avion en abandonnant mon équipement de prise de vue. Devant la peur de mourir brûlé, puis d'essayer de m'en sortir, la priorité n'est pas du côté matériel. A quelques mètres à peine de l'épave, pourtant, je repense à ma caméra. Trop tard à présent, elle doit brûler !

Professionnellement, je viens pourtant de vivre un « scoop » et je n'ai plus rien pour en rendre compte ! C'est un comble et une énorme déception !

Je me dirige alors calmement vers l'aéro-club, en passant par le chemin forestier. Je croise de nombreux curieux, comme toujours présents parmi les premiers sur les lieux des drames, mais aussi d'innombrables pompiers et gendarmes qui se dirigent vers les lieux du crash. Personne ne fait attention à moi, ni ne me remarque. Ils doivent tous chercher des morts et des blessés, pas des gens marchant tranquillement dans la forêt !

Véronique, une consœur journaliste de la radio, magnétophone en bandoulière, arrive en courant, essoufflée, et sans s'arrêter, me crie :

- C'est où le crash? Et les rescapés, où sont-ils ?

Je lui fait un signe du bras vers la forêt, et lui répond calmement :

- Par là, c'est tout droit !

Elle repart aussitôt, en courant toujours, et ne remarque pas les traces marron sur mon blouson, le sang de mon confrère Jean-Marie Schreiber, blessé à la main, je l'apprendrai plus tard !

J'arrive enfin à l'aéro-club. L'agitation est générale !

Dans chaque coin et recoin, des membres de l'aéro-club, des gendarmes, des curieux vont et viennent en tous sens, actifs mais inefficaces, se gênant bien sûr les uns les autres, mais croyant sûrement tous en leur mission essentielle pour l'organisation des secours et l'avenir de l'aviation française.

Je connais le responsable, m'adresse à lui et lui demande de quoi écrire.

- Il faut établir une liste pour les rescapés du crash. Donnez moi du papier afin que toutes les personnes qui passent y inscrivent leur nom !

Il me donne une feuille blanche et j'inaugure la liste en inscrivant mon nom sous l'entête : « rescapés du crash ». Je ne sais pas ce que cette liste est devenue, mais beaucoup de personnes me connaissant vont me croire disparu ou décédé jusque tard dans la soirée ! Dans mon esprit, à cet instant, mes proches sont rassurés. Mais la pagaille qui règne sur tout le site empêche l'organisation minimum. Tout le monde parle, crie, donne des ordres, croit détenir les clés du salut et ne fait que rajouter son incompetence à l'incurie générale. Je profite de l'abandon du téléphone quelques instants pour prévenir FR3 à Strasbourg de ce qui vient d'arriver. Le gardien de permanence, totalement incrédule, à qui je me présente pourtant, oubliera jusqu'à mon nom.

Je quitte alors rapidement cette pièce surchauffée de stress pour me diriger vers le podium érigé à l'occasion du meeting.

Je croise en chemin François Furstenberger, l'organisateur de la manifestation et président de l'aéro-club. Il est bouleversé, mais me salue tout de même. Lorsque je lui dis sortir de l'avion, il reste béat, mais finit par me dire, éperdu :

- Mon Dieu, toi aussi ! Et Jean-Marie, ça va ? Mais que s'est-il passé ? Je ne comprends pas !

Je n'essaie même pas de lui expliquer et je quitte ce pauvre président que les événements dépassent, manifestement ! Il ne maîtrise plus rien, « son » meeting n'existe plus, et il ne sait que faire des milliers de spectateurs encore présents sur le terrain. Je le vois s'éloigner, regardant en tous sens, cherchant sûrement une solution miraculeuse à la catastrophe qui vient de lui tomber dessus !

J'arrive enfin à la tribune. Je me présente à l'animateur du meeting qui ouvre des yeux étonnés. Il n'avait pas quitté son podium et ne connaissait pas le nombre de victimes. Comme tous les spectateurs, il avait vu l'accident en direct, les flammes, la fumée noire et imaginait assez logiquement une véritable hécatombe. Je lui demande de passer une annonce pour tous les vidéastes amateurs présents sur le terrain afin qu'ils se présentent à nous. Il parle aussitôt au micro. Je n'attends pas très longtemps les premières personnes qui me tendent volontiers leur caméra. Assis sur le bord de l'estrade, les douleurs dans le dos me lançant chaque instant un peu plus, je commence à visionner ! La plupart des séquences s'arrêtent au milieu de la piste : sans intérêt ! D'autres se poursuivent jusqu'à la lisière de la forêt : guère d'intérêt

non plus ! Enfin un premier film se poursuit jusqu'à l'accident, mais c'est une cassette ancienne, striée et inexploitable. Dommage ! Une deuxième cassette comprend enfin tout le passage de l'avion, sa disparition dans les arbres, puis une coupure, et enfin la colonne de fumée noire qui obscurcit le ciel. Je me retourne vers le propriétaire de la caméra :

- Je travaille pour la télé et j'aimerais vous acheter ce film !

- Ah, non ! Pas question ! Vous, les journalistes êtes tous des charognards et des voyeurs ! Je ne veux pas que vous exploitiez ces images ! Il n'est pas question de vous les vendre ! Je ne veux pas gagner de l'argent sur le dos des victimes !

- Monsieur, vous voyez ces tâches de sang sur mon blouson ! Je suis un rescapé de l'accident et vos images ne serviront qu'à témoigner, à rien d'autre ! Vous possédez peut-être la séquence qui explique les causes de l'accident, vous ne pouvez quand même pas la garder pour vous !

Etonné, le monsieur me regarde, m'examine, comme pour bien vérifier la réalité du sang et finit par me répondre :

- Dans ce cas, c'est d'accord ! Mais vous me payez combien ?

- Suivez moi dans les studios de FR3 et nous pourrons régler cela ensemble, si vous voulez bien !

Je me redresse péniblement et lui tend une carte de visite avec les coordonnées de mon bureau.

Le présentateur du meeting me demande alors :

- Que s'est-il passé d'après vous ? L'avion n'est pas remonté !

- Je ne sais pas, mais le pilote m'a dit que les moteurs ne sont pas repartis !

- J'ai trouvé des plumes d'oiseaux au bord du terrain, peut-être que les réacteurs ont avalés un volatile quelconque lors du passage à basse altitude !

Lui comme moi essaye déjà de comprendre pourquoi un avion qualifié de parfait vient de s'écraser sans raison apparente devant plus de 5000 spectateurs ! Nous ne disposons alors d'aucun élément technique, mais la question du fonctionnement des moteurs domine déjà nos interrogations. Habitué des présentations en meeting, mon interlocuteur cherche bien sûr une réponse logique à cet accident, les pilotes n'étant, par principe, pas suicidaires.

Il me reste à présent, malgré les douleurs lancinantes de mon dos à tenter de gérer professionnellement, au mieux, les suites de cette catastrophe qui ne va sûrement pas manquer d'intéresser les médias du monde entier.

Rentré au bureau grâce à l'amabilité d'un confrère du journal « l'Alsace », je dénombre 23 messages sur le répondeur téléphonique du monde entier, et dans plusieurs langues. L'événement dépasse largement nos frontières, déjà !

La station de FR3 à Strasbourg s'est mobilisée et mes collègues journalistes sont en route pour arriver le plus vite possible à Mulhouse. Le branle-bas de combat est général !

Je ne reste pas longtemps seul, car le bureau de FR3 Mulhouse devient rapidement un véritable quartier général pour les journalistes. Le vidéaste amateur arrive alors, et après consultation avec mon rédacteur en chef, je lui « emprunte » sa cassette pour 3000 F. Les opérations de retransmission vers Strasbourg ainsi que vers Paris n'iront pas sans mal, car personne ne possède les câbles avec les prises compatibles entre le matériel amateur et professionnel. Mon ami Bernard réussira finalement, quelques minutes avant 19h, à l'aide de pinces et de « grippe-fil » parfaitement bricolés, à expédier les images sur le réseau vidéo national d'où elles essaimeront vers le monde entier.

A ce moment, je considère ma tâche comme terminée. Depuis déjà quelques temps, je me déplace de plus en plus lentement en me cramponnant aux meubles et aux poignées de portes pour arriver à supporter les douleurs à la colonne vertébrale. J'avise un collègue et lui demande de m'emmener à l'hôpital, en évitant au maximum les secousses et les mouvements brusques. A présent que la tension est passée, je commence à penser à mon état et mon inquiétude grandit quand à mes blessures. Que la route paraît longue jusqu'aux urgences ! Lorsqu'enfin, la voiture s'arrête devant la porte vitrée de l'hôpital « Emile Muller », je m'extirpe avec difficulté et me présente à la réception, il est environ 20 h.

- J'étais dans l'avion, et j'ai de fortes douleurs dans le dos. Puis-je voir un médecin ?

- Les urgences, c'est par là. Mais vous n'arrivez que maintenant ?

- Je suis journaliste et j'avais quelques petits problèmes professionnels à régler. Vous devez vous en douter !

- Oui ! Je comprends. D'ailleurs, ce n'est pas plus mal que vous ne veniez que maintenant, car vous auriez attendu de toute façon, on avait tellement de monde ! Plus d'une centaine ! Le dernier blessé vient juste de partir. Mais je vais avertir le médecin, il va vous recevoir.

Dans un hôpital maintenant désert, je me dirige vers le cabinet du médecin qui m'examine. Des tests de réflexes pour les jambes qui

me rassurent sur mon état, et une série de radios de la colonne qui fait conclure au toubib, en me montant le grand négatif :

- Regardez là, en bas, L 4 et L 5 : fractures de vertèbres et tassement des disques. Vous avez reçu un sacré choc ! J'ai bien envie de vous garder en observation jusqu'à demain. Je vais d'ailleurs vous prescrire un corset de maintien à porter plusieurs semaines, 8 à 12 au moins ! Plus question de vous asseoir durant ce temps : il faudra rester debout ou allongé !

J'accuse le coup pour toutes ces nouvelles, partagé entre le soulagement de m'en « sortir » à si bon compte et l'appréhension d'être réduit à l'immobilité plusieurs mois ! Je finis par lui répondre :

- Est-ce indispensable que je reste ici cette nuit ? Je préférerais rentrer !

- Oui, je veux bien vous laisser rentrer, mais surtout pas d'efforts ni de gestes brusques, et dès demain, faites-vous confectionner un corset, je vais vous faire une ordonnance.

J'ai appris par la suite que les lits disponibles manquaient et que plusieurs blessés ont passé la nuit dans les couloirs. Heureusement pour eux que leurs blessures n'étaient pas très graves. Les pilotes avaient eu droit à une chambre, mais c'était très probablement en prévision de la visite des officiels encore programmée le soir même.

Je sors du cabinet médical et rejoins le hall d'entrée pour tomber nez à nez avec toute la délégation du ministre des transports Louis Mermaz. Le directeur de l'aviation civile, Daniel Tenenbaum, le préfet, ainsi que l'ensemble des élus locaux l'accompagnent et s'empressent autour de lui, pour l'assister de leur prévenance, de leurs conseils et de leurs avis.

En m'apercevant, plusieurs maires et députés me donnent l'accolade, un grand sourire aux lèvres, en me disant :

- Que ça fait plaisir de te voir. On te comptait parmi les disparus !

- On te croyait mort, rétorque un autre en me serrant chaleureusement les mains.

- Oh ! Cher ami, comment vous portez-vous après ce drame atroce ? me lance le préfet, toujours fidèle à ce ton de conversation presque précieux qui lui est cher.

Ces marques de sympathie de la part de personnalités que je croyais comme tout un chacun froides et enfermées dans leur réserve me réchauffent le cœur.

Le ministre passe. Tout le monde suit. Le cortège disparaît dans les couloirs de l'hôpital.

Mon confrère me ramène au bureau, raidi et crispé. Je reprends alors ma voiture et rentre chez moi, en roulant à une allure d'escargot. Ma famille et mes amis attendaient avec anxiété. Depuis la nouvelle de l'accident, ils n'avaient aucune information sur mon sort, malgré les multiples coups de téléphone. Partout, la réponse avait toujours été la même :

- On n'est pas au courant ! On ne sait pas ! Appelez plutôt untel ou untel ou bien encore tel service ou bien tel autre !

Mes amis avaient fait durant tout l'après-midi et la soirée la triste expérience de la recherche d'informations auprès d'une kyrielle de pseudo-responsables. Nous avons le sentiment que personne ne voulait prendre la responsabilité d'une parole ou d'une affirmation qui pourrait lui être nuisible plus tard. Plutôt laisser les gens dans l'incertitude du sort d'un proche quelques heures de plus.

J'ai également appris par la suite quelle avait été la longue anxiété des parents et amis des passagers à l'aéroport. Tous attendaient le retour du vol, et ni la compagnie Air France, ni Air Inter, ni le personnel de l'aéroport n'avaient fourni la moindre explication sur les événements qui se déroulaient à moins de vingt km de là, quasiment au bout du monde, en quelque sorte ! Les hôtesses d'accueil, derrière leur comptoir, étaient assiégées par des hommes et des femmes anxieux du sort d'un proche. Sans informations, elles tentaient de calmer tout le monde, au mieux ! Dans l'aérogare, la nouvelle de l'accident n'a d'ailleurs jamais été annoncée officiellement !

C'est un rescapé de l'accident, revenu par ses propres moyens jusqu'à l'aéroport, qui avait mis le feu aux poudres en criant au milieu du hall :

- L'Airbus s'est écrasé ! Il y a des morts et des blessés !

Un accident est et restera toujours totalement imprévisible, mais avant tout, officiellement, la règle du silence est toujours de mise lorsqu'on apprend l'irréparable. Aucun responsable n'éprouve le besoin de monter en ligne le premier pour affronter la foule anxieuse des parents et amis. « On » attend avant tout des ordres, des certitudes, des listes ou des confirmations, avant de parler. L'initiative est proscrite !

Laisser des personnes dans l'attente du sort d'un parent semble une solution bien moins risquée que la mise en condition progressive de la famille. Pourtant, aujourd'hui, tout le monde s'accorde à reconnaître l'impérieux besoin de soutien psychologique des victimes d'accident. Les proches d'un blessé ne sont-ils pas, eux aussi des victimes, laissés volontairement dans l'incertitude, traumatisante à plus d'un titre ?

Le principal souci de toutes les compagnies aériennes, en cas d'accident, est de badigeonner d'une couche de peinture blanche ou noire la queue de l'avion, là où apparaît le mieux le nom et l'emblème du transporteur. Mais Air France, ce dimanche 26 juin, n'a pas le temps, ni le réflexe et ne peut pas réagir dans ce sens. Tout le monde va bientôt voir et revoir le drapeau tricolore bleu, blanc, rouge sur l'empennage de l'épave de l'A 320.

* * *

Je tourne la tête en tous sens pour examiner les murs de la salle à manger. L'esprit froid à présent, toute tension retombée, je prends conscience du miracle, de la chance inouïe que j'ai eue d'avoir échappé à ce crash. J'ai seulement alors la conviction d'être si peu de chose et qu'un rien, un détail infime aurait très bien pu faire que je ne sois plus là maintenant !

Mon esprit s'évade. Je revis le décollage, le vol en rase mottes, et puis le choc contre les arbres, les violentes secousses de l'avion balotté en tous sens, la carcasse de l'avion en feu d'où j'ai réussi à m'extraire. Cette dernière image me hantera d'ailleurs longtemps encore. Je repense aussi aux autres passagers rescapés qui me croisent, courant et criant en sortant de l'épave. Et moi qui les regarde, tétanisé, incapable de faire un geste ou une action. Et puis je revois la petite clairière de la forêt où j'ai eu déjà le début d'une explication de l'accident par le pilote : « les moteurs ne sont pas repartis ! ».

J'apprécie alors la première bière que l'on m'offre. Comme c'est fantastique de vivre ! De revivre ! C'est comme une renaissance en quelque sorte, une deuxième vie en cadeau !

2

Premières questions

Lundi, 27 juin.

L'ensemble de la presse ne parle que de ça ! Une unique question revient dans chaque article, ou sort de toutes les lèvres : pourquoi ?

Si un accident d'avion interpelle toujours sur ses causes, le crash de Habsheim concerne un Airbus tout neuf, dont les qualités annoncées et martelées même par ses concepteurs devaient empêcher tout accident. Alors, erreur humaine ou pas ? Est-ce l'avion ou le pilote ? C'est l'alternative simple, l'équation simpliste même, que tout le monde cherche à résoudre dès le lendemain. Mais déjà, des restes de l'épave encore fumante émergent les premiers signes d'inquiétude sur l'avenir économique de l'Airbus A 320.

« *Des conséquences difficiles à évaluer !* »

« *Un coup dur pour l'industrie aéronautique française !* »

« *L'avenir assombri d'un succès phare !* »

« *L'accident risque de peser lourd sur 500 commandes !* »

Si les journalistes s'interrogent sur les lendemains incertains d'un programme aéronautique européen réussi, les responsables politiques et techniques ne chôment pas et les premières mises au point, très attendues, sont prévues pour le soir même. Air France, par mesure conservatoire, suspend tout de même de vol les deux autres A 320 que possède la compagnie.

* * *

Comme ses confrères, le journal de 13 h d'« Antenne 2 » développe bien sûr tous les aspects de la catastrophe. Plusieurs reportages se succèdent pour montrer et tenter d'expliquer. Une impressionnante séquence vidéo montre l'accident « comme en direct » ! La chaîne a en effet, réussi à acheter cette exclusivité à son propriétaire, « Vidéo K » une petite agence locale, qui a filmé l'ensemble du meeting depuis la tour de contrôle. Les enquêteurs et la gendarmerie, avaient saisi la cassette quelques instants après le drame, et durant plusieurs heures dans les studios de « Vidéo K » l'avaient examinée, visionnée, recopiée, et enfin autorisée à être vendue dans la soirée. Les mêmes images de cette séquence passent deux fois dans le journal. On voit l'avion survoler très bas l'aérodrome de Habsheim et disparaître dans les arbres. Puis les flammes et l'épaisse fumée noire se développer

dans le ciel, enfin, après un temps de silence, on entend les personnes proches du cameraman s'écrier :

- Oh la la ! Mon dieu !

Rien que de très normal comme réaction de la part de spectateurs témoins d'un drame. Mais, là où une interrogation se pose, c'est lors du deuxième passage de la même séquence quelques minutes plus tard : Les cris d'étonnement s'élèvent plusieurs secondes AVANT que la fumée n'apparaisse !

Il est bien sûr d'une simplicité évidente de décaler la bande-son sur une séquence vidéo. C'est une opération courante dans toutes les salles de montage, pour raccourcir par exemple une durée jugée trop longue, ou bien pour remplacer un son parasite gênant par de la musique ou du son d'ambiance, ou bien encore pour accentuer un effet dramatique. Mais là, on en comprend mal la raison!

Il est quand même peu probable qu'« on » ait voulu augmenter l'effet dramatique !

Qui donc s'est préoccupé de réaliser ce montage et ce décalage son-image, quand et pourquoi ?

* * *

Lundi, en cours d'après-midi, le procureur de la République de Mulhouse, Jean Volff, promet de tenir une conférence de presse encore dans la journée. Vers 18 h enfin, devant plusieurs dizaines de journalistes impatients et une véritable forêt de micros et de caméras, le procureur s'exprime :

- *L'avion volait trop bas ! Il apparaît que les investigations vont se diriger vers une erreur de pilotage !*

- ***Trop bas, trop lent, trop tard !*** martèle le procureur.

Ces quelques mots et cette phrase très médiatique vont résumer la thèse officielle.

Le ministre des transports, Louis Mermaz, et le Directeur de l'Aviation Civile (D.G.A.C.) Daniel Tenenbaum, innocentent l'avion à leur tour, une heure plus tard. Pour Louis Mermaz :

- *Aucun élément ne permet de mettre en doute le bon fonctionnement de l'A 320. Il n'y a eu aucune défaillance technique ! Contrai-*

rement aux hypothèses avancées par certains, les moteurs ont réagi très vite, en 5 secondes !

Pour Daniel Tenenbaum :

- *C'est un appareil extraordinaire ! Même si l'A 320, comme tous les avions, a besoin d'une période de « déverminage ». (un ro-dage en quelque sorte. Ndr).*

- *Appareil extraordinaire ! Peut-être ! Mais qui s'est tout de même crashé !* ajoute un journaliste de « l'Alsace ».

- *Quand au « déverminage » obligatoire, semble-t-il, il est quand même insolite qu'il se fasse avec des passagers à bord, en service régulier ! Et puis, que venait faire un avion de la compagnie Air France, avec le plein de passagers, dans un petit meeting aérien d'un aérodrome jusque là totalement inconnu ?* s'interroge un éditorialiste du « Quotidien »

- *On comprend la précipitation d'autorités anxieuses à l'idée d'une désastreuse contre-publicité !* ajoute un autre.

« Le Figaro » pose déjà la question à laquelle tout le monde pense :

« *Si l'accident n'est pas du à une erreur humaine, mais à un défaut de conception ou à la défaillance d'un équipement, même partiellement, le constructeur subira de plein fouet les conséquences de l'événement qui risquent de se traduire par un ralentissement des commandes, des annulations d'options, voire de commandes fermes. »*

« Libération » va dans le même sens :

« *L'accident d'hier remet en cause son avenir commercial comme il relance la polémique du pilotage à deux !* » et plus loin, « *Que l'un des commandants de bord n'ait pas pu hier remettre les gaz, nuira nécessairement à l'image d'un avion, vanté pour sa fiabilité et dont le logiciel a été certifié « zéro panne » !(...) le choc sera probablement rude pour Airbus Industrie !* ».

Ainsi, l'unanimité se dégage aussi bien du côté des autorités que de la presse : les conséquences pour l'industrie aéronautique française seront extrêmement graves s'il s'avère qu'un défaut de l'avion est à l'origine de l'accident.

* * *

Mardi, 28 juin !

Aujourd'hui, la *Une* de la presse parle de l'accident de la gare de Lyon : un train en a percuté un autre à l'arrêt, faisant une vingtaine de morts. « Libération » titre : *Catastrophes à répétition !*

De fait, le crash de Habsheim passe au second plan, mais les premières conclusions accusant l'équipage s'étalent en gros titres dans les pages intérieures de tous les quotidiens !

« *Les boîtes noires ont parlé : c'est une erreur de pilotage !* »

« *Les boîtes noires disculpent la machine injustement soupçonnée !* » clame « Libération ».

« *Vers une erreur humaine* » titre « l'Alsace »

« *L'appareil ne serait pas en cause !* » écrit les Dernières Nouvelles d'Alsace, et plus loin :

« *Officiellement : l'A 320 hors de cause !* »

L'enquête la plus rapide de toute l'histoire de l'aviation vient de rendre ses conclusions, moins de 24 h après avoir débutée.

Un record absolu toutes catégories !

Pourtant, quelques éditorialistes, plus curieux, et peut-être aussi plus sceptiques face à la vitesse extraordinaire de travail des enquêteurs, s'interrogent :

« *Tout se passe comme si le monde aéronautique et les compagnies aériennes voulaient à tout prix préserver ce splendide outil technologique qu'est l'A 320 de l'opprobre !* »

La presse anglo-saxonne n'est pas en reste. Le « Time » écrit : « *Malgré les déclarations de confiance des compagnies aériennes, l'A 320 sera probablement observé avec une attention spéciale jusqu'à ce qu'il ait établi un record de sécurité sur une période prolongée* ». Dont acte !

« Newsweek » annonce qu'*il faudra certainement plusieurs mois avant que les enquêteurs français déterminent les causes précises de l'accident* » (!) Newsweek n'assiste pas aux conférences de presse des responsables françaises, semble-t-il!

Après la mise hors de cause de l'avion par les autorités, Air France a repris ses vols réguliers dès ce matin.

* * *

Trois jours après l'accident et l'analyse du CVR (Cockpit Voice Recorder = Enregistreur des conversations) par des fonctionnaires de l'Aviation civile, un quotidien parisien publie quelques extraits des conversations de l'équipage dans le poste de pilotage. L'ambiance décontractée et les propos « légers » entendus sont aussitôt qualifiés de déplacés, et l'équipage est accusé de ne pas avoir fait son travail avec tout le sérieux attendu de lui !

Comment de telles fuites ont-elles eu lieu, connaissant le nombre très restreint de personnes ayant accès aux enregistrements ? Et dans quel but ? Peut-être celui de nuire à la réputation des pilotes ?

Imaginons par exemple un magnétophone dans une salle d'opération, au milieu d'un groupe de journalistes, d'hommes politiques en congrès ou bien encore dans la salle d'audience d'un tribunal ou d'un cabinet d'avocats, et qu'ensuite on en reproduise des extraits partiels. On pourra bien sûr faire planer n'importe quelles interprétations. Inutile de souligner également que des professionnels en plein travail ont couramment un vocabulaire qui étonnerait plus d'un néophyte, sans pour autant manquer à la rigueur de leur travail !

Il y a quelques années, après de longues négociations, les pilotes ont accepté la présence à bord de l'espion qu'est le micro du CVR afin d'éviter la répétition d'accidents en permettant ainsi aux enquêteurs, et à eux seuls, de connaître les derniers instants du vol, avant leur mort, comme c'est malheureusement le cas le plus fréquent dans les accidents d'avion. Il n'a pour but que de comprendre, pas d'accuser !

D'après les syndicats, jamais auparavant, de telles fuites ne se sont produites !

Par ailleurs, le 1^{er} Juillet, quatre jours après l'accident, la direction de l'Aérospatiale diffuse une note interne rassurante à l'ensemble de son personnel :

« L'avion a-t-il eu une panne ? Non, tous les systèmes fonctionnaient parfaitement ! La vitesse était trop faible, 119 noeuds, l'altitude aussi, 30 pieds, les moteurs à 10% de leur puissance. Ceux-ci ont mis 7 secondes pour atteindre leur pleine puissance. L'informatique a eu un rôle de sauvegarde en maintenant la trajectoire stable jusqu'au bout ! »

On peut grandement s'étonner de voir un des constructeurs de l'avion si bien et si vite renseigné !

L'hebdomadaire « Le Point » publie à son tour, aussi en juillet, des extraits du CVR, concluant aussitôt : *« L'équipage de l'Airbus avoue en plaisantant qu'il va prendre des risques. »*

Courant juillet encore, interrogé par la chaîne de télévision britannique « Channel four », Bernard Ziegler, géniteur de l'A 320 et directeur technique d'Airbus Industrie enfonce le clou :

« C'est soit la faute du pilote, soit celle de l'avion. Bon !. Comme c'est pas l'avion, c'est celle du pilote ! »

La cause est entendue, la condamnation ainsi prononcée, mais pas par des juges !

Tous les paramètres et les éléments semblent donc se mettre en place, tel les pièces d'un puzzle, afin de confirmer l'annonce faite dès le lundi soir : si ce n'est pas l'avion, ce sont les pilotes !

3

Chassé croisé judiciaire

L'A 320 accidenté à Habsheim porte le numéro 9 sur la chaîne de fabrication d'Airbus Industrie. C'est le troisième appareil livré à Air France après le F- GFKA : (Kilo Alpha) « Ville de Paris », le KB : (Kilo Bravo) « Ville de Rome » et donc le KC : (Kilo Charlie), « Ville d'Amsterdam », celui qui s'est écrasé ! Deux autres compagnies

sont déjà utilisatrices de l'avion : Air Inter en possède deux, et British Airways, deux également. En tout donc, moins de dix avions en service !

Les doutes officiels levés, tous reprennent du service dès le mardi matin. Pourtant, aucune raison économique au sein de ces trois compagnies n'exige une telle précipitation. Le reste de la flotte disponible, aurait pu, sans aucune difficulté, palier à un arrêt des vols des A 320, le temps nécessaire à une analyse plus précise des causes de l'accident et à une éventuelle révision des nouveautés technologiques de l'avion !

Les affirmations de l'embryon d'enquête qui mettent l'avion hors de cause sont bien sûr convaincantes, car officielles, mais tout aussi partielles, puisque le temps matériel a manqué aux enquêteurs pour approfondir leurs examens. C'est donc avec une précipitation évidente que l'avion innocenté reprend ses vols, sous la ferme pression des autorités aéronautiques de tutelle françaises ! Monsieur Mermaz, ministre des transports déclare par ailleurs que : « *l'accident ne devrait pas retarder la certification américaine, attendue pour la fin de l'année* ».

* * *

Mardi matin, 28 juin, le procureur de Mulhouse Jean Volff, et le président du tribunal Emile Schirer désignent madame le juge Marie-Catherine Marchioni pour instruire le dossier. Elle doit partir en congé dès le premier juillet, mais qu'importe, elle aura quand même deux jours pour commencer son enquête ! Rapidement, elle choisit sur la liste qui lui est soumise les noms de deux experts auprès des tribunaux, qu'elle convoque à son cabinet. Seul l'un des deux trouve le temps de se déplacer sur les lieux de l'accident. L'autre se fera communiquer les éléments...plus tard !

Parallèlement, elle dessaisit les quatre experts de première information désignés par le procureur Volff le soir de l'accident. Ils reçoivent l'ordre par les gendarmes de cesser impérativement toutes investigations le 30 juin à midi au plus tard, et de remettre en l'état le résultat de leurs travaux à madame le juge. Tous obtempèrent, sauf un, monsieur Davidson, de la DGAC, qui poursuit tranquillement ses examens sur les boîtes noires !

Madame le juge Marchioni part alors en vacances le mercredi soir.

Comme de coutume, et selon un calendrier établi plusieurs semaines à l'avance, les juges du tribunal de Mulhouse prennent leurs congés par roulement, une permanence judiciaire devant toujours être maintenue ! Pour la première quinzaine du mois de juillet, c'est le doyen des juges, Germain Sengelin qui assure les urgences. L'enquête de l'Airbus démarre, les plaignants sont aux portes du tribunal et Mme Marchioni, avant son départ, n'a pu parer totalement aux premières urgences. Germain Sengelin va donc logiquement prendre le dossier en mains, dès le jeudi matin, estimant que : « *Les experts devront chercher dans toutes les directions d'erreur potentielle. D'ores et déjà, les causes de l'accident apparaissent multiples. La mise en cause hâtive des pilotes par les autorités locales, elle aussi, pose problème* ».

Maître Moser, avocat du Syndicat National des Pilotes de Ligne, déclare dans le même sens: « *Je m'étonne de la précipitation avec laquelle certaines autorités ont développé une thèse dans une affaire infiniment complexe qui ne fait que débiter !* »

Le juge par intérim ne perd pas son temps, il charge la police de l'Air et des frontières de vérifier avec qui et comment les boîtes noires sont parties vers Paris, doublant ainsi les vérifications de la Gendarmerie de l'Air. Il met également en place un second collège d'experts composé de médecins et de techniciens chargé d'examiner les conditions du décès de trois passagers et les blessures de la centaine d'autres.

Toujours dans l'urgence bien sûr, il reçoit les avocats, les victimes, les gendarmes, les doléances et les témoignages des uns et des autres durant plusieurs jours.

Le mardi suivant, 5 juillet, le juge Sengelin, accompagné des experts ainsi que des avocats de victimes et des syndicats de pilotes, se déplace sur les lieux de la catastrophe en précisant : « *Nous instrumentons au nom des Français, et les Français veulent savoir la vérité !* »

Au milieu des débris épars encore présents, il s'inquiète de l'état des « boîtes noires » de l'avion.

Elles sont détenues par des experts de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile), lui répond-on.

Germain Sengelin se hisse alors sur une pile de bois que les « eaux et forêts » avaient commencé d'entasser, et proclame de haut qu'il exige que les boîtes soient placées sous « main de justice » !

« *Ce sont là deux instruments substantiels pour la procédure. Il est anormal que l'Administration ait entrepris de les dépouiller sans la garantie de la justice. Il est étonnant quand même que la justice ne possède pas ces pièces. Il y a des règles, il faut les respecter !* »

Maître Rappaport, avocat du SNPL (Syndicat National des Pilotes de Ligne) intervient aussi : « *Il est extraordinaire que ces pièces soient entre certaines mains, non autorisées, non désignées!* »

Le juge Germain Sengelin demande donc aussitôt la saisie des pièces à conviction que sont les deux enregistreurs, afin d'y apposer des scellés. Le gendarme désigné se présente le soir même au CEV (Centre d'Essais en Vol) de Brétigny et trouve porte close. Le gardien qui l'accueille malgré tout, ne possède pas les clés du coffre où sont enfermées les boîtes noires.

Prière de revenir demain !

La nuit passe, tranquille, et le lendemain matin, soit 10 jours après l'accident, la « main de justice », satisfaite, détient enfin une paire d'enregistreurs, qui sont transportés à Mulhouse, et mis sous scellés.

Durant cette période de neuf jours, et encore cette nuit supplémentaire, que s'est-il passé ? Qui a examiné les enregistreurs et les bandes magnétiques ? Combien de différentes copies et autres listings en ont été tirés ? Quelle peut-être la valeur juridique des examens techniques effectués par des inconnus ?

Ces questions, et d'autres, nombreuses, resteront des interrogations plusieurs années encore. Mais à présent, le doute s'est installé sur l'itinéraire et l'emploi de temps des deux enregistreurs invisibles durant près de 240 heures.

* * *

Il faut à ce stade apporter quelques précisions sur les enquêtes accident menées en France par le passé. Après un crash, « l'Aviation Civile » (*pour les initiés, raccourci de DGAC : Direction de l'Aviation Civile*) s'occupe de tout, et s'empare des enregistreurs qu'elle est la seule à pouvoir décrypter. En son temps, elle communique les éléments informations qu'elle juge utile au juge d'instruction ainsi qu'aux experts judiciaires. L'Administration est toute puissante,

et car elle seule possède la science aéronautique, et le droit de déterminer les raisons et les causes d'un accident !

Cette manière de travailler entre l'Administration et la Justice est codifié par une instruction ministérielle du 28 janvier 1953. Celle-ci recommande *que s'établisse une collaboration franche et loyale entre les informateurs judiciaires et les enquêteurs techniques !*, tout en respectant les prérogatives de chacun. A l'administration de rechercher les causes, à la justice de définir les responsabilités ! Mais quand causes et responsabilités s'interpénètrent ?

De telles habitudes n'avaient jamais été remises en question et il fallait donc bien s'en accommoder,... jusqu'au crash de Habsheim et à l'intervention du juge Sengelin.

Les responsables de la DGAC présents à Habsheim n'ont donc pas réagi autrement que selon l'habitude et la routine. « On » s'occupe des boîtes et « on » communiquera au juge les éléments qui nous paraîtrons opportuns. Rien de mystérieux, donc, ni d'exceptionnel dans cette habituelle manière de faire.

Un seul point, cette fois ci, sort de la routine : il s'agit de l'Airbus A 320, sur lequel tout le monde fonde d'immenses espoirs commerciaux.

Lorsque tombe la nouvelle de l'accident, l'ensemble de la planète aéronautique retient son souffle. En France, comme dans toute l'Europe, et bien sur aussi de l'autre côté de l'Atlantique, il est impérieux de savoir le plus vite possible pourquoi cet avion de nouvelle technologie, que l'on vantait comme très sûre, s'est écrasé par beau temps, sans raisons apparentes autres que l'altitude basse, la vitesse faible et l'angle d'incidence plus élevé que d'habitude. Une trajectoire pourtant très peu différente de tout atterrissage ordinaire de n'importe quel autre avion.

L'aéronef est Français, immatriculé en France et l'accident s'est déroulé sur le territoire national. Tous les éléments se trouvent donc réunis pour que les autorités du pays prennent totalement l'affaire en mains.

L'ensemble des conclusions officielles, le rapport d'accident qui paraîtra un an après au J.O. (Journal Officiel) de la République Française, les expertises judiciaires, ainsi que les conclusions du juge François Guichard, plus tard en charge du dossier, affirment à l'unisson que :

« Les responsables aéronautiques se sont saisis des enregistreurs de vol dans l'après-midi, vers 16 H, puis les ont entreposés

dans une voiture jusque vers 23 h 30. A ce moment seulement, un avion les a transportés vers Paris pour être étudiés et analysés».

Durant plus de sept heures donc, les spécialistes de la DGAC, du ministère des transports et d'Airbus Industrie ont regardé ces « boîtes » posées devant eux et contenant toutes les explications de l'accident, sans y toucher, alors que l'avenir de l'industrie aéronautique française et européenne est en jeu !

Personne n'a donc envie de savoir le plus vite possible ce qui s'est passé ?

Les avions pourtant ne manquent pas à l'aéroport de Bâle-Mulhouse, à moins d'un quart d'heure de route. Il est aisé d'en affréter un pour transporter de toute urgence ces pièces essentielles vers Paris. De plus, vers 17 h 30, un petit avion à réaction « Corvette » arrive de Toulouse avec à son bord des spécialistes d'Airbus. Il attendra sagement sur le parking ! Le « Mystère XX » du ministre atterrit vers 20 h . Lui aussi attendra ! Le Beech 90 « King Air » de la DGAC, arrivé de Paris en renfort en fin d'après midi, patientera aussi pour ne repartir que dans la nuit.

Tous ces avions créent un bel encombrement sur les aires de stationnement de l'aéroport !

Il existe aussi la possibilité de faire effectuer la liaison par un avion militaire depuis la base aérienne de Colmar-Meyenheim, située elle aussi à un quart d'heure de voiture, ou à quelques minutes d'hélicoptère.

A proximité de la zone du crash étaient présents par ailleurs au moins cinq hélicoptères, français et suisses, dont plusieurs de secours, ainsi qu'une Alouette III de l'Armée de l'Air, dont la mission n'a jamais été expliquée.

Aucun ne semble avoir été réquisitionné !

Enfin, Daniel Tenenbaum, directeur de la DGAC, repart à bord du plus lent des avions, le « King Air » à hélices, vers 23 h 30, pour transporter les « boîtes noires », pièces à conviction essentielles et avides de « parler » !

Imaginons que vous possédiez au fond de la poche le ticket gagnant du tiercé ou du loto, pouvez-vous tranquillement attendre 7 h pour vérifier si vous n'êtes pas un heureux millionnaire !

A partir de minuit et demi, les spécialistes étudient enfin les deux enregistreurs. Ils vont travailler le reste la nuit et fournir lundi matin les premiers éléments techniques, les « listings » des paramètres du vol tragique. Un seul petit « hic » : durant les précieuses secondes qui précèdent le crash et qui doivent permettre d'analyser un éventuel

dysfonctionnement des systèmes ou des moteurs, les indications sont incohérentes et inexploitable !

Ce n'est que trois jours plus tard qu'une lecture à une vitesse différente va permettre de « retrouver » les signaux manquants. Le 7 juillet enfin, onze jours après la première lecture, les listings définitifs sont remis à la commission d'enquête.

Pour le ministre, le procureur et le directeur de la DGAC, les causes du crash sont connues avec certitude depuis bien longtemps, comme par une inspiration prémonitoire !

Il est certain que l'avion qui porte tous les espoirs industriels, économiques et politiques de la France et de l'Europe se doit d'être parfait.

Et selon le désormais fameux raisonnement simpliste de l'époque : *Si ce n'est pas l'avion, c'est donc le pilote !*, le Commandant de bord porte donc l'entière responsabilité de la catastrophe.

Que peut bien peser l'honneur d'un homme face à de tels intérêts en jeu durant l'été 1988 ?

* * *

A la fin de la deuxième semaine après l'accident, les bulldozers entrent en action sur le site. Tous les arbres sont coupés et évacués, en plein été, contrairement aux usages des « eaux et forêts » qui attendent généralement l'hiver lorsque la sève a quitté les troncs et que le bois devient exploitable. On ne saura jamais par qui cet ordre a été donné !

Ainsi, toute trace de la trajectoire de l'avion disparaît.

4

L'Airbus A 320

L'Airbus A 320 doit recevoir sa certification aux Etats-Unis avant la fin de l'année. Or, aucun avion de transport commercial ne peut espérer faire une carrière mondiale sans l'aval des Autorités de certification américaines. Les Européens sont inquiets. L'avion du vieux continent possède bien sûr une réelle avance technologique sur les appareils de Boeing et Mc Donnell Douglas, les deux grands rivaux, mais les exemples passés de « Caravelle », « Concorde » et des premiers « Airbus A 300 » sont encore dans toutes les mémoires pour rappeler les méthodes américaines de critères très « sélectifs » lorsque

leur intérêt national est en jeu. Les gars de Toulouse savent qu'ils n'ont pas droit à l'erreur et qu'ils ne peuvent compter sur aucun cadeau !

Pourtant, ils possèdent un atout de taille dans leur jeu. Ils sont en effet les seuls au monde à maîtriser le fonctionnement des commandes de vol électriques gérées par ordinateur pour les avions civils. Déjà, les autorités françaises de certification avaient fait « confiance » à Airbus pour analyser le nouveau concept de l'A 320, au point qu'en fait, c'est le constructeur qui avait certifié son propre système !

La FAA, autorité de certification américaine, a déjà reçu toute la documentation de l'appareil ainsi que son mode de fonctionnement, mais sans, bien sûr, dévoiler aucun secret de logiciels, le véritable cœur de l'avion.

Or, jusqu'à ce jour, chaque nouvelle certification faisait référence au modèle d'avion de la génération précédente, et les experts de l'administration américaine étaient formés aux standards classiques des commandes de vol mécaniques actionnés directement par le pilote. Pour certifier la technologie avancée de l'A 320, ils auraient dû se former aux nouvelles méthodes informatiques des commandes de vol électriques, ce qui aurait pris beaucoup de temps et coûté beaucoup d'argent, ou bien faire confiance, comme les autorités françaises et européennes, au constructeur, et étudier l'avion sur son seul dossier technique. Ce qui fut fait !

Les caractéristiques fournies par Airbus Industrie sont donc prises au pied de la lettre par des Américains dépassés face à une avancée technologique qu'ils n'avaient pas imaginé arriver si tôt, ni si rapidement dans l'aviation commerciale et tout compte fait, à laquelle ils croient très peu.

Pour les responsables US, l'enquête sur l'accident de Habsheim étant géré par les mêmes autorités et le même constructeur, il s'avère nécessaire et évident, sans connaissances approfondies des systèmes informatiques, de faire confiance aux conclusions des experts français !

* * *

Au moment de l'accident, les commandes d'A 320 dépassent 500 exemplaires, dont les deux tiers sont des commandes fermes. Jamais auparavant, un avion européen n'a connu un tel succès avant même les premières livraisons !

Plusieurs compagnies aériennes attendaient de confirmer leurs réservations, tels Air Canada et Canadian Airlines. Elles ratifient définitivement leurs commandes d'une centaine d'A 320 au mois de juillet.

Sans être gigantesque, cette vente est tout de même assez significative pour permettre aux autorités françaises de souligner la confiance internationale dans l'avion et stigmatiser encore un peu plus l'erreur humaine dans l'accident de Habsheim.

Si chaque consommateur sait tirer parti, dans son propre intérêt, de la concurrence entre les fabricants, les compagnies aériennes, qui ne sont que de gros consommateurs, font de même. Airbus, l'outsider des constructeurs d'avions est venu briser le monopole américain et permet ainsi à tous les utilisateurs une plus grande liberté de choix, de prix, et de meilleures conditions générales du marché. De quoi réjouir tous les pays avides de se libérer de la tutelle pesante de l'« Oncle Sam », et de pouvoir ainsi mieux négocier les achats massifs d'avions prévus par une industrie du transport aérien en pleine expansion.

Ce n'est certainement pas la confiance totale et aveugle des clients qui a permis à Airbus Industrie d'engranger de nouvelles commandes d'A 320 en 1988, mais bien plus l'arrivée judicieuse sur le marché mondial d'un produit européen attendu, économiquement, et politiquement.

Si des doutes existent de par le monde sur d'autres raisons plus techniques, du crash, AIRBUS est convaincu que ça ne durera pas, puisque l'A 320 est l'« avion parfait » !

L'Histoire a pourtant démontré que toute œuvre humaine est justement imparfaite, ce que les maladies de jeunesse et le « déverminage » sont en train de prouver pour l'A 320, et ne vont pas tarder à confirmer, malheureusement.

* * *

Mais si on veut bien comprendre l'enjeu du projet A 320, il est nécessaire de remonter aux origines d'Airbus Industrie.

Portée sur les fonds baptismaux en juillet 1968 par les trois principaux avionneurs européens : Sud Aviation pour la France, Hawker Siddeley pour la grande Bretagne et Deutsche Airbus GmbH pour l'Allemagne, la nouvelle société « Airbus International » a pour objet d'étudier, de construire et de vendre un unique produit : le gros porteur A 300.

« Bébé » Airbus Industrie se trouve alors en concurrence avec le géant Boeing, qui a construit plus de 28 000 avions depuis sa création, dont plus de 2000 jets civils, et qui prépare la sortie de son fameux « Jumbo », le B 747.

Concurrence aussi avec Douglas dont les études du dernier tri-réacteur gros porteur DC-10 sont bien avancées, et qui bénéficie d'une très bonne réputation, jalonnée de succès comme le fabuleux DC-3.

Enfin Lockheed, après des années d'absence de la scène aéronautique mondiale, veut lancer son propre tri-réacteur, le « Tristar », lointain successeur des « Constellation », ces palaces du ciel dans les années 50.

A ce moment là , la comparaison est évidemment largement défavorable aux européens qui ont la prétention et l'outrecuidance de vouloir jouer dans la cour des grands. Les trois constructeurs américains, occupés par le lancement de leurs propres produits, ne s'intéressent pas à l'arrivée sur le marché de cette société « Patchwork » européenne sur laquelle ils ne miseraient pas un seul dollar. Surtout que parallèlement, la France et la Grande Bretagne poursuivent les études de « Concorde », produit phare, mais qui devient au fil des ans et de l'avancement des travaux, un véritable gouffre financier !

Les chances ne sont alors guère du côté du vieux continent et la bataille engagée face aux constructeurs américains est plus tournée vers la survie que vers une réelle concurrence.

Lorsque l'A 300 effectue enfin son premier vol le 28 octobre 1972, il a été devancé par les trois avions américains.

Au fil des mois et des années, l'intérêt des compagnies aériennes pour l'Airbus A 300 reste poli, mais réservé. Air France met l'avion en service la première, en 1974. A cette occasion, un vol inaugural avec 250 passagers a lieu entre Orly et Toulouse. Yves Mouroussi, journaliste à « France-Inter » réalise une émission en direct depuis

l'avion, ponctuée par les rythmes endiablés d'un orchestre de rock au grand complet, installé à bord. La fête est totale et les passagers ravis !

Mais il faudra attendre 1978, 6 ans après le premier vol pour atteindre enfin la centaine de commandes.

La nécessité d'élargir la gamme Airbus se fait dès lors impérieuse. Ce sera le rôle de l'A 310, version raccourcie et modernisée de l'A 300.

Lors de son premier vol, en avril 1982, net progrès : l'A 310 déjà un carnet de commandes de 90 exemplaires. Le succès de la technologie Airbus commence à poindre ! Boeing s'en rend compte, et, afin de contrer l'arrivée de cet avion, est obligé de lancer le B 767. Les comparaisons entre les deux appareils sont de plus en plus fréquentes. Airbus commence à « déranger » !

Pourtant, la rentabilité du programme reste très loin encore. La gamme des avions Airbus est trop petite pour couvrir les besoins complets d'une compagnie aérienne. Il faut élargir l'offre vers le haut, le long courrier, mais aussi vers le bas, le court-moyen courrier aux alentours de 150 places. Ce sera le rôle du futur A 320 !

Après de nombreuses hésitations, le projet A 320 est finalement lancé en 1982, par le ministre des transports de l'époque, Charles Fiterman. Le besoin de réaliser un bond technologique s'impose de suite aux ingénieurs, car il faut offrir un produit meilleur que la concurrence américaine. L'informatique de bord, technique encore balbutiante, va être choisie pour « piloter » l'avion.

Peu à peu, la certitude d'avoir réussi à mettre au point un avion parfait, garantissant la sécurité totale au sein d'une enveloppe de vol contrôlée par des ordinateurs, va amener Airbus à repousser les fonctions de pilotage au rang d'une simple gestion des systèmes de bord. Le pilote n'a plus le dernier mot, ce sont les ordinateurs qui tranchent en finale.

Souvenons-nous ! Les années 80 portent l'informatique au rang de panacée universelle. Chacun doit posséder son ordinateur, sans trop savoir d'ailleurs quoi en faire ! Les opérations restent complexes et délicates, et les pannes incompréhensibles fréquentes !

A Toulouse, les essais du nouvel A 320 se poursuivent et les communiqués de satisfaction soulignent régulièrement le bon avancement du programme. La France et ses associés Allemands, Anglais, et maintenant Espagnols sont fiers de leur petit dernier. Parfois des essais et des tests plus difficiles et plus délicats ont lieu sur des pistes militaires, par discrétion. Mais les présentations publiques de l'avion, de plus en plus régulières et nombreuses montrent l'A 320 dans des figures

inaccessibles aux autres avions. Les commandes de vol électriques pilotées par des ordinateurs permettent en effet des vols instables, générateurs d'économies de carburant, mais surtout de faire évoluer un avion de 60 tonnes comme un chasseur !

Les pilotes d'essais d'Airbus ne se privent pas de réaliser des « décollages cravate », virages « dans un mouchoir de poche », et des passages à « Alpha max », une position cabrée impressionnante et interdite à tout autre avion non piloté par des ordinateurs et des commandes de vol électriques. L'euphorie est générale et la confiance totale. Les commandes des compagnies aériennes s'engrangent à un rythme jamais connu en Europe : plus de 300 avant la première livraison à Air France.

Les responsables d'Airbus vantent leur produit, sa simplicité et sa sûreté d'utilisation en opération, grâce notamment aux protections automatiques : « **Même ma concierge pourrait le piloter !** », entend-on dire à Toulouse.

Un climat général de confiance s'installe, et comme pour le « Concorde », chacun a hâte de voler sur cette « merveille » !

La réticence, l'opposition même, de certains syndicats de pilotes à accepter de voler en équipage à deux, commence pourtant à perturber très sérieusement le trafic aérien français. Cette guerre des anciens contre ces modernes qui acceptent l'évolution irréversible des techniques, va planer sur la dernière année de mise au point de l'avion et son entrée en service. Pour les promoteurs de l'avion, rien ne doit être ménagé pour prouver et démontrer que l'avenir appartient à Airbus et aux qualités de vol et de sécurité de son petit dernier !

Afin de mieux convaincre les syndicats, les présentations en vol époustouflantes se poursuivent. Des pilotes appartenant aux compagnies aériennes de lancement sont initiés aux possibilités de l'avion à Toulouse. Les systèmes de protection sont démontrés comme garantissant une sécurité inconnue jusque là :

- Les commandes de vol ont une chance sur 100 000 milliards de tomber en panne. (10⁻¹⁴)

- L'ordinateur interdit toute erreur de pilotage !

- L'A 320, un avion intelligent !

- L'A 320, une nouvelle référence en aéronautique !

Les grèves continuent malgré tout à Air Inter, perturbant quotidiennement le trafic. Rien de tel pourtant chez « Lufthansa », le client allemand, ni chez « British Airways », contrainte malgré elle d'acquiescer une dizaine d'A 320 commandés par la défunte « British

Caledonian ». La France, généralement innovatrice dans de nombreux domaines, reste obstinément réticente au pilotage à deux.

C'est dans cette ambiance tendue que le nouvel A 320 va entrer en service en avril 1988 !

5

Départ du juge Sengelin

Dans son cabinet du tribunal de Mulhouse, le juge Germain Sengelin ne chôme pas. Il enregistre de nombreuses plaintes et constitutions de parties civiles. Tous les syndicats de personnels navigants, pilotes, mécaniciens, hôtesses et stewards veulent participer à la procédure : simple curiosité, poursuite de la contestation du pilotage à deux ou bien volonté sincère de connaître la vérité et les raisons exactes de l'accident ? On ne le saura jamais, tellement ont varié les points de vue au fil des ans et de l'instruction !

Quand aux familles des victimes ou aux survivants du crash, ils annoncent clairement que leurs démarches en justice n'ont comme unique but que la recherche de la vérité sur les causes de l'accident.

Les rescapés, du moins ceux qui peuvent se déplacer, sont reçus dans les bureaux d'Air France, à Mulhouse, où une véritable cellule de crise a été installée. Carnet de chèques à la main, un responsable de la compagnie écoute la liste des objets perdus dans l'accident, ou la description des vêtements déchirés ou disparus, et signe immédiatement un dédommagement !

Les choses ont l'air de se passer le plus normalement du monde, pour l'instant !

* * *

Vendredi 8 juillet.

Coup de théâtre !

Le président du tribunal de Mulhouse, Emile Schirer annonce au juge Sengelin qu'il est dessaisi du dossier avec effet immédiat et qu'il doit remettre toutes les pièces en sa possession à monsieur le juge Bertin, rappelé précipitamment de vacances, mais encore introuvable.

Germain Sengelin, toujours légalement juge de permanence, fait constater par huissier l'absence de son collègue Bertin en le hélant vainement dans les couloirs du tribunal, et ... garde le dossier !

Pour le président Schirer, il est parfaitement anormal que le juge Sengelin « se soit emparé » du dossier durant 10 jours.

C'est inadmissible !

Mais qui donc se trouve gêné par l'action de Germain Sengelin ? Il se charge de répondre lui-même :

- « *Qu'y a-t-il d'extraordinaire à laisser toutes les pistes ouvertes ? Je mène une enquête tous azimuts sans privilégier une piste plus qu'une autre. Il est vrai que l'on dérange quand on fait passer la manifestation de la vérité avant d'autres intérêts(...) Je n'admets pas que l'autorité judiciaire désigne au grand public des coupables alors même qu'aucune responsabilité judiciaire n'a encore été établie. Ce n'est pas tolérable.(...) l'information judiciaire ouverte est contre X, donc contre l'inconnu.(...) Le procureur a confondu son rôle de directeur d'enquête et d'accusateur ».*

Le président Schirer insiste : *Le juge Sengelin se met en marge de la loi en gardant ce dossier ! Tous les actes signés depuis sont nuls !*

Autre précision : *Le juge Sengelin peut garder toutes les autres affaires jusqu'au 15 juillet, date du retour officiel du juge Bertin, à l'exception d'un seul,...celui de l'Airbus !*

Une soudaine campagne de presse se déchaîne alors pour dénoncer les manières inhabituelles du « petit juge » de Mulhouse. On rappelle volontiers certains « non-lieux » dans des affaires importantes passées. Ne se tromperait-il donc pas encore une fois ?

Le procureur Volff ne veut pas être en reste en apportant sa pierre à cette campagne: *« Le juge déraisonne ! Nous n'avons aucune raison d'entrer en guerre avec la DGAC devant les débris de l'avion. Apposer des scellés, c'était prendre 48 h de retard dans le décryptage et mettre en péril la vie des usagers potentiels ! »*

Le juge Germain Sengelin remet finalement le dossier Airbus à son collègue Bertin le lundi 11 juillet, non sans avoir fait une mise au point devant les journalistes :

« Prétendre que je ne suis pas compétent relève de l'infamie ! (...) On est intervenu pour mettre une sourdine à l'affaire. Je croyais les privilèges abolis depuis le 4 août 89 ! Je constate qu'il n'en est rien : avec l'histoire de l'Airbus, la justice fait preuve de féodalités. »

Et le juge ajoute gravement :

« Je sais qu'il y a eu des interventions administratives et politiques pour mettre une sourdine à cette enquête et pour tenter de la réorienter. »

Les victimes et les syndicats de pilotes parties civiles dénoncent ces étonnantes péripéties judiciaires qui nuisent fortement à la recherche de la vérité.

« Libération » titre ironiquement: *« LOOPING : Airbus A 320 : Acrobaties judiciaires autour d'un dossier volant »*

Les autres quotidiens nationaux ne sont pas en reste. Tous tiennent sur l'imbroglio judiciaire du tribunal de Mulhouse.

L'éditorialiste des Dernières Nouvelles d'Alsace Jean-Louis English ne mâche pas ses mots le 12 juillet 1988:

« Quelle tristesse que d'entendre sur les ondes le procureur de la République de Mulhouse, et le juge d'instruction se condamner l'un l'autre, alors que la magistrature ne devrait avoir qu'un seul souci : Garder raison pour rendre justice ! (...) Allons ! Est-ce bien sérieux de voir si vite un procureur au lendemain même de l'accident dénoncer la culpabilité d'un pilote, publiquement, même si tout ac-

cuse cet homme disposant pourtant d'un carnet de vol exemplaire ? (...) Voilà les magistrats faisant taire, à priori, la voix du droit sous la voix de la raison d'Etat. (...) C'est malsain, déshonorant pour notre démocratie et peu respectable pour une justice sans doute meilleure qu'il n'y pa-raît.(...) C'est la sérénité bafouée et l'image d'une juridiction mulhousienne bien malade, bien médiocre. (...) La mission du procureur, au nom du peuple français et de son gouvernement, au nom de l'intérêt général, ne l'oblige pas à couvrir systématiquement la raison d'Etat, parce qu'il le faut, si vite et si fort. »

Un nouveau ministre des transports, Michel Delebarre, a remplacé entre temps Louis Mermaz. Il s'empresse de défendre son administration et la « procédure habituelle et logique » de saisie et d'examen des enregistreurs !

En toute urgence, Daniel Tenenbaum est obligé de se déplacer aux Etats-Unis où la polémique judiciaire française a eu des échos, afin de calmer les autorités de certification américaines, confie un responsable de la DGAC.

A partir du lundi 11 juillet, 16 h15, Charles Bertin prend donc ses fonctions sur le dossier Airbus !

Pour ce dossier, ce n'est que le troisième juge d'instruction en deux semaines !

* * *

Mais le parquet de Mulhouse ne s'arrête pas là. Il demande à la chambre d'accusation d'annuler les 120 actes effectués par le juge Sengelin pendant son intérim.

La décision tombe le 16 août : Tous les actes restent valides, sauf 4 et deux autres en partie seulement !

C'est « *La revanche du juge Sengelin* » comme le titrent les Dernières nouvelles d'Alsace, et un désaveu cinglant pour le procureur Volff. Germain Sengelin savoure sa victoire en commentant même : « *Quatre contre cent vingt, ce n'est pas un désaveu, c'est une déculottée ! (..) J'aurais mis ma carrière en balance. Je ne supporte pas « les républiques à l'intérieur de LA République ! (...) Puisque l'ensemble du dossier a été apprécié au niveau de l'urgence, c'est qu'il y avait urgence 116 fois sur 120 actes que j'ai fais ! »*

Madame Marchioni, de retour de congé, a repris le dossier, et précise même que « *les éléments annulés ne modifient pas de manière*

déterminante l'enquête en cours et qu'elle peut refaire l'un ou l'autre des actes annulés si elle le juge utile ! »

Les avocats des syndicats de pilotes parties civiles, Maîtres Rappaport, Devaux et Moser précisent que « *par respect pour les victimes de ce tragique accident, la recherche de la vérité à laquelle nous sommes profondément attachés, doit être menée avec détermination, sans aucun a priori et à quelque niveau que ce soit !* »

Mais ces mêmes avocats décident aussi de se pourvoir en cassation, afin de faire valider les quatre actes dénoncés.

La cour de cassation rend son arrêt le 23 novembre en rejetant l'ensemble du pourvoi, mais confirmant et validant ainsi les 116 actes du juge Germain Sengelin.

* * *

Le dimanche 24 juillet, l'aérodrome de Colmar-Houssen organise un grand « Air Show » avec des avions anciens, dont nombre d'appareils de la seconde guerre mondiale. On y attend 30 000 spectateurs. Un meeting sous haute surveillance puisqu'un véritable « plan catastrophe » est déployé : 20 représentants de la PAF (police de l'air et des frontières), 60 policiers, 10 gendarmes, 4 sapeurs-pompiers, une dizaine de véhicules d'intervention, 4 médecins, un poste médical avancé installé dans un hangar réquisitionné et transformé en hôpital de campagne. Dans les services d'urgence de l'hôpital « Pasteur » de Colmar, plusieurs salles d'opérations sont prêtes et de nombreux médecins et infirmières sont en pré-alerte ! Le préfet lui-même est venu inspecter le dispositif, assez inquiet et Daniel Tenenbaum en personne, a contacté la préfecture pour s'informer de la situation.

Le Colmar Air Show l'a tout de même échappé belle, car il y a quelques jours seulement, il était question de supprimer tous les meetings en France, sécurité totale et politique du parapluie oblige !

Une nouvelle maladie vient de naître en France:

Le syndrome de Habsheim !

* * *

Le 28 juillet, la commission d'enquête administrative, composée de sept membres, et présidée par Claude Béchet, pilote et Commandant de bord à Air France, remet au ministre des transports son rapport intermédiaire. Les conclusions écartent la responsabilité de l'appareil à 98%. L'altitude, la vitesse sont mises en cause, ainsi que la remise des gaz trop tardive. Mais « il est trop tôt » pour désigner l'équipage comme responsable unique ! Air France est aussi épinglé pour sa légèreté vis à vis des procédures !

« *L'Airbus lavé de tous soupçons !* »

« *Pas de défaillance de l'appareil !* »

« *Air France au pilori !* »

« *Les pilotes au pilori !* » titrent les journaux !

Consciencieusement, et sans tarder, Michel Delebarre, ministre des transports, rend public ce rapport préliminaire, suspend la licence des deux pilotes, et sermonne « sévèrement » Air France pour son laxisme qui a présidé à l'organisation du vol.

Michel Asseline, et son copilote Pierre Mazières, interrogés, précisent être des « *professionnels responsables et compétents* » et vouloir « *rester digne face aux attaques* » en *faisant confiance au ministre et dans la justice*. Ils refusent de commenter le rapport, mais Michel Asseline persiste à affirmer qu'il pensait voler à 100 pieds et non à 30 au moment de l'accident.

La commission Béchet avait commencé ses travaux dès le mardi 28 juin, surlendemain de l'accident. Quelques jours plus tard, début juillet, elle avait reçu la visite d'un représentant américain accompagné de trois conseillers techniques durant trois jours. Les informations disponibles à cette époque leur ont été communiquées, et la délégation n'a pas jugé utile de rester plus longtemps !

Généralement, les conclusions préliminaires d'un rapport d'expertise ont une influence immédiate sur la sécurité aérienne pour, le cas échéant, interdire de vol ou modifier rapidement un élément de l'avion en cause. Seule l'urgence est prise en compte, le reste des éléments attend les conclusions définitives qui peuvent évoluer selon les suppléments d'enquête et d'information effectués au cours des mois suivants. Là, rien de tel. La cause est totalement et définitivement entendue et le clou enfoncé !

L'avion est hors de cause et les pilotes sont coupables, même si l'organisation aléatoire du vol par la compagnie nationale est aussi mise à l'index.

* * *

Le 31 juillet apparaît alors un nouveau syndicat de pilotes : le SPLAF, comprenez le « Syndicat des Pilotes de Ligne d'Air France », dissident du SNPL (Syndicat National des Pilotes de Ligne). Son président, Norbert Jacquet, qui va faire beaucoup parler de lui par la suite, met d'ores et déjà en cause l'informatique de bord de l'Airbus A 320 au moment de l'accident. Il précise : « *Bien que le commandant ait tiré le manche à fond en butée arrière entre une et deux secondes avant la lisière de la forêt, ceci a été sans action sur la trajectoire, car le pilote n'a pu pendant ces secondes fatales, que contrecarrer la tendance à l'atterrissage programmée par l'ordinateur lorsqu'on est à 30 pieds (10m) d'altitude* ».

Le SPLAF dénonce donc une « *limitation anormale par l'ordinateur de l'action du pilote sur les commandes de vol* ».

Inutile de préciser que ces affirmations sont en complet désaccord avec les conclusions de la commission d'enquête. Et un autre pilote, Pierre Gaud, membre du SPLAF, affirme « *avoir une relative confiance dans l'avion, mais pas une confiance aveugle* » et dénonce « *la formation insuffisante des pilotes chez Airbus qui ne donne pas les connaissances informatiques nécessaires pour maîtriser le nouvel avion !* »

Norbert Jacquet souligne encore « *l'inconsistance du rapport préliminaire et ses omissions* » et réclame la publication des valeurs affichées par l'ordinateur sur l'altimètre qui avait connu des incidents de fonctionnement auparavant.

Pilote de Boeing 747 à Air France, Norbert Jacquet est un syndicaliste convaincu. Son obsession : la sécurité des vols qu'il dénonce comme très faible au sein de la compagnie nationale. Depuis plusieurs mois, il intervient régulièrement auprès de sa direction pour faire accentuer la rigueur dans la gestion des vols. Il ne manque pas de rappeler aujourd'hui ses avertissements prémonitoires, mais restés sans suite ! Dans les jours qui suivent l'accident, il soupçonne rapidement la volonté officielle de désirer « cacher la vérité » sur les vraies raisons du crash de Habsheim. Ses actions, au cours des mois et des an-

nées à venir, vont défrayer la chronique, d'abord aux côtés de Michel Asseline, puis dans un combat plus solitaire. Finalement, il écrira un livre.

* * *

A Paris, début septembre, le conseil de discipline de l'aéronautique civile se réunit afin de statuer sur le sort des deux pilotes. Neuf membres, trois représentants du ministère, trois de l'employeur et trois des syndicats, proposent une punition « exemplaire » : huit années de suspension de licence pour le Commandant de bord et deux mois pour son copilote. Certaines voix au plus haut niveau avaient préconisé le pire : la suspension à vie !

Le verdict tombe rapidement ! Huit ans pour le responsable et deux mois pour son adjoint !

Trois jours après, alors que les deux pilotes sont toujours en arrêt de travail suite à l'accident, et que d'aucuns attendaient une décision seulement après leur retour, Air France notifie à Michel Asseline son licenciement définitif et sans indemnités de la compagnie aux prétextes « d'une faute grave et de manquements graves ». La compagnie attend la fin de la période d'arrêt de travail du copilote Pierre Mazières pour prendre une décision !

Alors que l'instruction judiciaire en est à ses premiers balbutiements, bien sûr sans inculper ou mettre en examen encore quiconque, que la commission d'enquête administrative ne rendra son rapport définitif que dans un an, la cause est entendue et la sanction exécutoire en ce qui concerne l'équipage. Cette condamnation qui se veut « exemplaire » supprime en fait toutes ressources financières au principal accusé qui se trouve pratiquement dans l'impossibilité de se défendre et de payer les honoraires d'un avocat. Désigné comme le seul responsable de l'accident, il ne lui reste plus qu'à faire amende honorable et espérer une hypothétique clémence de l'administration pour tenter de voler à nouveau. Seule sa licence de pilote non professionnel lui reste acquise. Elle se limite aux avions de moins de 5,5 tonnes et au transport gratuit de passagers. Pas question donc de gagner sa vie avec elle !

Le SNPL organise alors une collecte parmi ses membres, afin de permettre à Michel Asseline d'aller passer une nouvelle licence sur Boeing 737, mais aux Etats-Unis ! De très nombreux pilotes se sont montrés suffisamment généreux et l'élève Asseline assez studieux pour qu'en quelques mois naisse un nouveau Commandant de bord qui va immédiatement proposer ses services à différentes compagnies aériennes européennes. Refus gêné de la totalité d'entre elles, parfois quelques semaines après une première réponse positive. La DGAC a des antennes partout et elle n'admet pas de laisser échapper celui qui doit absolument expier !

La sanction doit d'être totale !

* * *

L'été 88 est chaud, la température souvent caniculaire. Le corset que je porte toute la journée me fait transpirer abondamment. Pourtant, qu'y faire ? Sinon prendre mon mal en patience, ça aurait pu être tellement pire.

Tout effort physique m'est interdit avant plusieurs semaines, avec au bout du compte de nombreuses séances de rééducation. De sacrés corvées en perspective.

Je découvre alors une collection de livres de science-fiction dont l'action se déroule sur une planète Terre envahie par les glaces. Ca me rafraîchit un peu, psychologiquement du moins. Les visites sont rares et je suis immobilisé à la maison. J'ai attendu vainement durant une semaine un premier coup de téléphone de mon patron pour prendre de mes nouvelles. Il est vrai qu'il avait à gérer avec les assureurs la perte de ma caméra en plus de toutes ses activités professionnelles habituelles. Il devait être sûrement débordé et ça n'a pas du être facile pour lui de trouver quelques instants pour me téléphoner !

Jean Louis Drouet d'Air France prend de mes nouvelles quelques jours après l'accident. Il pense que je lui tiens rigueur de m'avoir entraîné sur ce vol. Je le rassure immédiatement et veux entamer la conversation sur les causes de l'accident :

« Laissons l'enquête se dérouler. Je ne sais rien. De plus, je suis muté à Beyrouth dans les prochaines semaines ! »

Si loin de la France, il ne pourra bien sûr plus répondre aux enquêteurs alors qu'il avait une position privilégiée dans l'avion pour voir et entendre ce qui se passait dans le poste de pilotage. Son témoignage écrit auprès des gendarmes qui affirme nettement la présence de l'alimentation électrique jusqu'après l'arrêt de l'avion dans la forêt ne sera pas retenu par les experts. Je n'entendrai d'ailleurs plus parler de lui par la suite, sa carrière à Air France va l'emmener régulièrement sous d'autres cieux.

J'ai le temps de réfléchir à ce qui s'est passé en lisant les journaux et je reste très sceptique vis à vis du déroulement des événements. Pour moi, la recherche de la vérité sur les causes de l'accident ne prend pas la ligne la plus droite, ni la plus directe.

Dès lors, le doute s'installe en moi !

J'ai pris contact par téléphone avec le père d'un jeune homme de 17 ans présent dans l'avion, Stéphane Meyer. Il a décidé de créer une association de défense des droits des victimes. Avec raison, il se méfie des bonnes paroles prononcées à chaud. La première réunion de cette future association est prévue fin septembre et j'espère pouvoir y assister. René Meyer m'apprend aussi que la plupart des rescapés, comme moi, sont oubliés par Air France et qu'il va falloir se battre pour obtenir la simple reconnaissance de nos droits. Sa volonté farouche de réagir me fait chaud au cœur et m'encourage à attendre patiemment la première réunion de la future association.

6

L'indemnisation d'Air France

Depuis de nombreuses années, je conserve et classe précieusement une importante documentation aéronautique. Livres, photos, revues, articles de presse et brochures diverses se sont progressivement entassées sur des étagères qui recouvrent à présent entièrement les murs de mon bureau. Plusieurs dizaines de mètres linéaires sur tous les avions du monde, du « Bréguet » au « Concorde », aussi bien que du « Spitfire » au « Rafale ». L'histoire des constructeurs, des compagnies aériennes, et puis aussi de tous « ces merveilleux fous volants » et « leurs drôles de machines » !

Je me suis parfois dit que ma présence à bord de l'A 320 n'était finalement que l'aboutissement de ma passion pour l'aviation.

Ma retraite forcée me donne le temps de rechercher et de retrouver des articles relatifs à l'A 320. Evidemment, je m'aperçois rapidement que ce sont ceux qui manquent le moins. En effet, depuis le lancement du programme, la presse s'est faite régulièrement l'écho de l'avion, de ses enjeux, de ses caractéristiques et de ses performances ainsi que des hommes qui ont construit l'appareil. Ainsi, je découvre, en date du 21 novembre 1987, une « évaluation en vol de l'A 320 » effectué par un pilote-journaliste aux côtés de Pierre Baud, chef pilote d'essai chez Airbus. L'auteur de l'article raconte :

« Nous avons simulé une manoeuvre de sauvegarde face à un cisaillement de vent ! (une rafale de vent qui fait perdre très rapidement de l'altitude à l'avion. Lorsqu'elle survient à basse altitude, cela est extrêmement dangereux. Ndr). J'ai brutalement augmenté l'assiette qui a été limitée à 30°, puis ramenée à 25°. (...) La poussée maxi a été automatiquement appliquée sur les moteurs. (...) L'assiette s'est stabilisée autour de 20° avec d'incessantes petites variations, l'incidence était de 17° et la vitesse de 105 Kts. (196 km/h environ). Cette expérience est certes impressionnante la première fois, mais en la réitérant, on se trouve tout gaillard parce que confiant. (...) J'ai objectivement le sentiment que ces protections seront pour les pilotes un facteur de confiance et nullement de brimade, sachant qu'ils pourront aller aux limites de l'appareil sans risquer la catastrophe. »

Cet article, destiné au grand public résume à lui tout seul l'état d'esprit qui anime alors les promoteurs de l'A320 ainsi que tous ceux qui soutiennent le principe du « tout informatique ».

Dans la revue de « l'Aérospatiale » de Septembre 1986 également destinée au grand public, c'est l'Airbus A 300 aux commandes de vol électriques qui réalise une « étonnante démonstration » au Salon de Farnborough, en grande Bretagne. Au fil des lignes, on peut lire :

« Aucun autre appareil n'est en mesure de lui damer le pion.(...)Les performances proprement stupéfiantes qui préfigurent celles de l'A 320 ont eu de quoi tétaniser même le plus blasé des aérodynamiciens.(...) L'avion a fait un passage bas à moins de 90 mètres au dessus de la piste(ce qui excluait bien sûr toute possibilité de récupération en cas de décrochage) et ceci avec un angle d'incidence de 15°5.

De telles évolutions aux limites du domaine de vol ne sont bien sûr possibles que grâce à la protection octroyée par les calculateurs des commandes de vol électriques.

(...) *Le pilote, en sécurité, a bien sûr l'automanette qui commande immédiatement la poussée réacteur maximum s'il y a un problème. Ainsi, en cas de régression brutale de la vitesse du vent, l'A 320 sera complètement protégé de toute perte de sustentation !* »

On ne saurait être plus clair ! L'avion est bien, et même très bien protégé, donc le pilote et ses passagers aussi, par voie de conséquence !

Lorsque le 14 février 1987, à Toulouse, l'A 320 sort de son atelier et est présenté pour la première fois en public, les titres et les qualificatifs fleurissent de partout C'est l'enthousiasme général avec tous les qualificatifs dithyrambiques possibles : « *La naissance d'une référence, l'avion de l'avenir, le plus moderne du monde, un pari gagné, une véritable révolution technique, un avion optimisé ...* » et bien d'autres !

Au milieu d'une nappe de brouillard artificiel, dans une mise en scène exceptionnelle balayée de rayons laser multicolores aux accents d'une musique de Jean-Michel Jarre, l'objet de toute la fierté européenne apparaît enfin ! Le Prince Charles et Lady Diana baptisent l'A 320, au champagne, bien sûr, devant des milliers d'invités venus du monde entier.

Dans un coin du hangar, les Américains font grise mine et estiment à présent leur industrie aéronautique en danger face à « la menace Airbus ! ».

Il est certes indéniable que l'avion européen possède une longueur d'avance technique sur ses homologues Boeing et Douglas, grâce aux commandes de vol électriques pilotées par ordinateur, mais n'est-ce pas un pari trop risqué avec la technologie informatique balbutiante du début des années 80 ?

Ces articles et ces comptes-rendus de presse que je relis, me confirment à nouveau ce dont j'étais par ailleurs déjà bien convaincu : Airbus voulait donner depuis le début du programme A 320 l'image d'un avion tellement réussi, si parfait et tellement digne de confiance, que même les mauvais pilotes allaient être empêchés de faire des bêtises !

Mais alors, que s'est-il passé dans notre cas, à Habsheim ?

* * *

Courant septembre, même si je reste très limité dans mes activités, mon état s'améliore. Ce n'est pas le cas du président d'Air France, Jacques Friedmann : il vient de se « crasher » et est remplacé par un intime du Président Mitterand, Bernard Attali. Le président Friedmann aurait laissé croire aux autorités que la cause de l'accident de Habsheim était due à l'alcool bu par le commandant de bord au cours du cocktail à l'aéroport. Le démenti formel des médecins lui aurait porté le coup de grâce ! Jacques Attali, conseiller du Président, au cours d'une discrète partie de golf, aurait profité de l'opportunité pour « placer » son frère !

Il est vrai, qu'avec Tonton, tout se traite en famille !

* * *

Le 25 septembre, je peux me déplacer et suis donc présent à la première réunion des rescapés du crash parmi plus d'une centaine d'autres personnes, passagers comme moi de ce vol. Nous nous rencontrons tous pour la première fois car, ni à l'embarquement, ni bien sûr lors de l'évacuation d'urgence dans la forêt, nous n'avons noué le moindre contact entre nous !

Notre réunion commence par une longue minute de silence à la mémoire des trois malheureuses victimes de l'accident ! Chacun a conscience qu'il aurait suffi d'un rien, ce 26 juin, pour que ce moment de recueillement se passe sans lui !

Plus tard, René Meyer, de qui vient l'idée de cette association, est élu président à l'unanimité, et je deviens secrétaire. L'émotion est grande lorsque le patron de « Vidéo K », André Karsenty, nous projette sur grand écran le film vidéo de l'embarquement, puis du décollage, et enfin du crash. Nous revivons tous en silence ces moments éprouvants. Un calme total et une atmosphère pesante règnent dans la salle lorsque les lumières se rallument. La plupart des personnes présentes regardent toujours fixement l'écran redevenu blanc, l'esprit encore présent là-bas, dans cette forêt de la Hardt, au milieu des cris et des sirènes des voitures de pompiers dont le son vient de s'éteindre.

Le président René Meyer prend alors la parole en présence de l'avocat qu'il a choisi, Maître Cahen : « *Nous voulons une indemnisation complète, rapide et correcte ! Les victimes ne veulent pas se*

contenter des maigres compensations qu'Air France a proposé à certaines d'entre elles sous la forme de chèques d'un montant ridicule ou de voyages en avion « pour solde de tout compte » ! Ce sont des at-trape-nigauds ! »

René Meyer ajoute encore sur le même ton : *« Nous avons la volonté d'obtenir le fin mot de cette histoire. Mais nous ne le saurons sans doute jamais ! Les miraculés que sont tous les rescapés victimes de traumatismes, de lésions physiques et psychiques, ont pourtant droit à la vérité ! »*

L'indemnisation des victimes et la recherche de la vérité sur l'accident seront au fil des ans les raisons d'être de l'association et de sa lutte.

Certains passagers profiteront de la présence de Maître Cahen pour lui demander de prendre en charge leur dossier d'indemnisation. Au moins, il n'est pas venu pour rien !

La réunion terminée, tout le monde fait connaissance. Et chacun de raconter aux autres sa propre histoire, son vécu de l'accident et sa vision de l'événement. A part quelques passagers Suisses et Allemands, la quasi totalité des rescapés est là. Bien sûr, Gerda Burg est malheureusement absente, loin de nous sur son lit de douleur des grands brûlés, et son mari est très probablement près d'elle ! Absents aussi, les deux dernières personnes encore hospitalisées au « Moenchberg », l'hôpital de Mulhouse. Mais l'unanimité des présents se fait sur le louche et très obscur début d'enquête qui créé de fait les premiers doutes dans l'esprit de tout un chacun. Connaîtra-t-on un jour les vraies raisons de cet accident ?

Au fil des rencontres, j'apprends que certains passagers, sortis indemnes, ont demandé à Air France de reprendre l'avion le plus vite possible afin d'évacuer leur traumatisme psychologique. A quoi la compagnie a répondu en invitant très volontiers, mais pour « solde de tout compte », ceux qui le désiraient à aller passer un week-end à Paris ou même à Bruxelles, mais à la condition de prendre l'avion à l'aéroport de Zürich, aucun vol métropolitain d'Air France n'existant au départ de l'aéroport de Mulhouse-Bâle ! Je reste pantois devant tant de mesquinerie et précise à tous qu'il existe pourtant bel et bien un avion d'Air France toutes les semaines sur l'aéroport alsacien : il décolle chaque vendredis pour les Antilles. A nous de réclamer un tel voyage !

Mes interlocuteurs sont des gens simples qui n'ont pas l'esprit de revendication chevillé au corps. Ils sont respectueux des « grands et des puissants » et n'osent guère réclamer leur droit. Ils

trouvent donc un rien exagérée et culottée la demande d'un vol long courrier en matière de dédommagement. J'en parle au président qui adhère aussitôt à mon idée et un courrier part dès le lendemain pour la direction générale d'Air France : « *Les propositions de voyages offerts à quelques passagers relèvent d'une mesquinerie extrêmement préjudiciable à la réputation de la compagnie nationale. Il vous appartient, Monsieur le président, de restaurer auprès des 130 victimes, de leur famille, de leurs amis, de toute une région émue par cet accident, l'image de marque du pavillon aérien national par des mesures appropriées et dignes de l'idée que tout le monde se fait de la compagnie Air France.* »

Le temps de la réflexion, la réponse arrive deux semaines plus tard: « *Air France offre à toutes les personnes présentes dans l'avion une semaine de vacances tous frais payés pour n'importe quelle destination dans le monde, à la condition d'être desservie par elle. Mais ceux et celles qui ne désirent pas reprendre l'avion pourront utiliser un autre moyen de transport de leur choix !* ».

Comme quoi, il suffit de demander !

Le comité de l'association n'en reste pas là. Plusieurs demandes sont faites auprès de la direction régionale d'Air France afin d'avoir un entretien officiel. Mais ce n'est qu'à la fin du mois de novembre qu'une délégation de l'association sera enfin reçue. La réunion a lieu dans les bureaux d'Air France, à Mulhouse, avec les représentants de la compagnie, ceux d'Air Charter, affréteur du vol, ainsi que des délégués de l'assureur, la CAMAT.

Au delà du suivi et du règlement des dossiers individuels, pour lesquels on nous répond « expertises, consolidation, certificats médicaux » , nous demandons l'attribution d'un préjudice psychologique pour tous.

- Ce n'est pas possible ! Vous voulez créer un précédent ! Vous imaginez la situation, si toutes les victimes d'autres accidents, demain, nous réclament la même chose ?

- Jamais il n'y aura d'autres victimes dans un vol de meeting, puisque depuis notre accident, aucun avion d'Air France n'a plus le droit d'y prendre part ! C'est interdit par le ministre lui-même ! Nous sommes les premiers et les derniers. Nous demandons avec insistance qu'à accident exceptionnel correspondent des mesures exceptionnelles.

- Mais que désirez-vous alors ?

- Un geste de votre part à l'égard des 130 passagers. Par exemple, une somme forfaitaire pour tous !

- Nous allons y réfléchir ! Mais que les passagers qui n'ont pas été hospitalisés nous envoient une lettre avec la description de leurs blessures. Ceux qui ne réclameront rien n'auront rien !

Les membres de la petite délégation de l'association ont l'impression pénible de demander l'impossible ou de tenter d'arracher une partie du cœur à ces gens là, alors que nous venons d'apprendre que la compagnie Air France vient de toucher 45 millions de dollars (environ 250 MF) en remboursement de l'avion, que la compagnie n'avait payé que 25 millions de dollars. La différence est sensée rembourser la perte d'exploitation et les frais annexes !

La séance est levée et le directeur d'Air France Mulhouse , passablement énervé, me dit alors :

- Mais que voulez-vous donc ? Vous devriez être content d'être encore vivant ! On aurait sûrement moins de problème si vous étiez tous morts !

Stupéfaction de ma part ! Comment peut-on dire une chose pareille, même si on la pense ! Ces paroles malheureuses ne sont sûrement pas le reflet de la pensée de la compagnie, mais elles ont quand même été prononcé par un directeur d'Air France, peut-être débordé par la gestion d'une affaire trop délicate pour lui et qui le dépasse totalement. Il se permet encore d'ajouter :

« De toutes façons, le commandant de bord doit assumer sa faute, il est suffisamment bien payé pour ça ! ».

C'est, à l'évidence, le mot de la fin pour ce responsable administratif d'une agence locale.

* * *

Au mois d'octobre 1988, après avoir lu et entendu dans les médias les nombreuses déclarations et contestations de Norbert Jacquet, président du SPLAF et pilote à Air France, je décide de le rencontrer. Mes confrères journalistes organisent le contact dans un bistrot de Mulhouse, une « winstub » aux poutres du plafond apparentes, aux tables de bois recouvertes de nappes à petits carreaux blancs et rouges. Un bistrot très alsacien, en somme.

Je suis le premier passager du vol qu'il rencontre !

Devant un demi de bière et quelques bretzels, il me fait part de ses certitudes à propos des défaillances de l'électronique de bord. Mais surtout, il me raconte ses démêlés avec la direction d'Air France et les examens psychiatriques répétés qu'on lui impose afin de tenter de le faire passer pour fou.

- Je les gêne ! Ils veulent protéger l'avion à n'importe quel prix. Pourtant, plusieurs « psy » renommés que j'ai consulté à titre privé m'ont trouvé sain de corps et d'esprit. J'ai les attestations ! Mais ce serait commode de m'interner, ça clôturerait l'affaire. De toutes façons, ils ne m'auront pas ! Je sais que j'ai raison à propos des défauts de l'avion !

Depuis le début de cette affaire, Norbert Jacquet me dit envoyer régulièrement des courriers, des notes, des rapports et des comptes-rendus à madame le juge Marchioni afin de dénoncer les anomalies des déclarations et des rapports officiels.

Les explications de Norbert Jacquet sont convaincantes, ses arguments étudiés, ses termes pesés et mesurés. Il connaît son affaire, le bougre ! Les doutes qui m'assaillaient au lendemain du crash entretenus par les événements des premières semaines trouvent confirmation en grande partie dans les démonstrations faites sur cette table de bistrot par un pilote de ligne qui me parle presque comme à un confrère.

Je quitte Norbert Jacquet, l'esprit plein de formules et de trajectoires de vol qui soulèvent en moi encore plus de questions que je ne m'en posais auparavant !

Quelques jours après cette rencontre, il est suspendu de vol par la compagnie, mais ne lâche pas prise pour autant. Dès la mi-novembre, il porte plainte contre X pour subornation de témoin auprès du célèbre juge Germain Sengelin. Norbert Jacquet est très procédurier. Il le prouvera plusieurs fois au fil des années à venir !

L'Alsace est une belle région, très accueillante, et notre pilote a l'air de s'y plaire. Il revient à Mulhouse une semaine plus tard pour y tenir une conférence de presse où il met publiquement en cause les ordinateurs de bord de l'A320 et qualifie la responsabilité de l'équipage de nulle ou minime ! Selon lui, ce sont les ordinateurs qui commandent, pas les pilotes !

- La catastrophe était inévitable, l'ordinateur a priorité sur le pilote ! Cinq secondes avant le crash, l'ordinateur a donné l'ordre de piquer de dix degrés vers le bas ! (..) De plus, de nombreuses erreurs parsèment la documentation technique de l'A 320.

Questionnée, la compagnie Air France répond que, pour elle, le syndicat SPLAF n'existe pas et que Norbert Jacquet ne représente que

lui même ! Mais en ce qui concerne l'avion, aucun commentaire de sa part !

* * *

Mon dos se consolide. Les fractures de vertèbres sont moins visibles sur les radios et j'ai commencé les séances de rééducation de la colonne, tous les matins. Elles vont durer trois mois et demi. Entre temps, plusieurs expertises médicales sont commandées par l'assurance d'Air France, le juge d'instruction, ainsi que mon employeur, FR3 ! Les médecins qui me reçoivent cherchent à minimiser, bien sûr, les raideurs et les douleurs. Je ne suis qu'un malade à expertiser après tant d'autres et sûrement avant beaucoup d'autres ! Mais faut-il s'attendre à autre chose, car chaque point d'invalidité correspond à une indemnité, et est donc très chichement attribué. Je recevrai finalement une somme de 9500 F par les caisses de sécurité sociale, payable par tiers sur trois ans, et pour solde de tout compte !

Si la santé n'a pas de prix, paraît-il, elle coûte sûrement très cher aux compagnies d'assurance qui font de leur mieux pour défendre l'équilibre de leurs précieux comptes d'exploitation!

C'est vers le mois de septembre, lorsque j'arrive à mieux me déplacer, que je retourne pour la première fois sur les lieux de l'accident. La trouée est encore béante, en bordure de la piste 34 du terrain d'Habsheim. A part quelques buissons de ronces et des touffes d'herbes sauvages, la végétation n'a pas encore repoussé. Des piquets de bois brut, hauts de deux mètres, sur lesquels on a cloué des grillages à larges mailles clôturent la zone du crash. Sûrement à cause des curieux et des amateurs de souvenirs. Impossible donc de pénétrer plus avant. Je suis extrêmement déçu et ne peut que faire le tour de cette clairière, d'assez loin. Seul dans cette forêt, en marchant lentement, mes pensées retournent vers le souvenir du crash, l'incendie, et l'évacuation. Tous ces événements sont encore frais dans mon esprit. Des moments tellement forts et toujours si présents. Je chemine, pas à pas, perdu dans mes pensées, savourant le calme et la quiétude de l'atmosphère. Seul le bruit de mes pas qui écrasent de temps à autre quelques brindilles et les chants de nombreux oiseaux brisent un peu le silence. Mais, tout d'un coup, le sifflement des réacteurs d'un avion

en approche retentit sous les frondaisons. Machinalement, je lève les yeux et distingue à travers les feuillages un jet d'Air Inter. Sûrement un A 320 !

Le charme est rompu. Je m'en vais.

* * *

Toujours pas de réponse de l'assureur d'Air France. Le président de l'association décide d'envoyer un courrier aux personnalités politiques de la région afin d'essayer de faire avancer les choses. Si tous reçoivent notre lettre, seuls quelques uns répondent et encore moins interviennent à un échelon supérieur. Par charité, je ne nommerai pas ceux que nous n'intéressons pas, mais le récent changement politique en rend certains muets ! Le plus actif et le plus à l'écoute, celui qui n'oublie pas, c'est le président du Conseil Général, Jean Jacques Weber qui intervient plusieurs fois auprès des ministères concernés et d'Air France. Grâce à lui, les choses bougent enfin. Merci !

Notre avocat, Maître Cahen est très satisfait de lui. Il nous fait savoir qu'il a obtenu gain de cause auprès de la C.A.M.A.T. Il suffit que l'association produise une liste des personnes n'ayant eu que des blessures légères, ou mieux encore, rien du tout, et l'assureur s'engage à verser une indemnité forfaitaire à chacun.

Les rescapés nous font part de leur satisfaction. C'est inespéré pour eux. Chacun touchera 10 000 F, et toute personne légèrement blessée, 12 000 F. Pour les jeunes gens ainsi que pour la majorité des passagers, simples « smicards », ces sommes paraissent importantes. Avec le recul du temps, ainsi que les enjeux dévoilés depuis, nous nous apercevrons que ce n'était en fait qu'une aumône !

* * *

Début décembre, je peux reprendre le travail. Sans être entièrement guéri, je vais suffisamment bien pour retrouver mes collègues,

moyennant quelques précautions dans mes activités. Dans les jours qui suivent, je reçois une convocation de ma Direction générale à Paris.

Il va donc falloir prendre l'avion !

Sur l'aéroport de Mulhouse-Bâle, il n'existe pas à l'époque de passerelles de transbordement et les passagers rejoignent l'avion à pied par l'extérieur, même sous les intempéries.

Ce matin là, je me retrouve donc sur le béton, marchant vers l'escabeau d'embarquement de l'A 320 d'Air Inter. Arrivé au pied des marches, je marque un temps d'arrêt. L'angoisse me saisit car je repense à mon dernier départ, il y a six mois au même endroit. J'hésite de tout mon corps en levant les yeux vers cette volée de marches qui mène à la porte ouverte, béante et noire qui attend ses passagers. J'ai envie de fuir, de retourner dans l'aérogare, d'inventer n'importe quelle excuse pour ne pas partir. Mais non, tout compte fait, ce serait très lâche de reculer. Alors dans un effort de volonté, je me décide à lever un pied, puis un autre et je gravis pesamment, une à une toutes les marches comme pour monter à l'échafaud. Tête basse, j'ai pris le parti de l'inéluctable et de la fatalité. L'hôtesse qui attend à la porte me sourit et remarque mon désarroi.

- Bonjour, monsieur, ça ne va pas ?

- Si ! Enfin..., non ! C'est la première fois que je reprends l'avion depuis l'accident de Habsheim.

Sa mine s'allonge un peu. Après un silence, son sourire revient et elle me dit :

- Vous étiez à bord ?

- Oui.

- Ah, bon !...Venez, installez-vous où vous voulez. Je vais prévenir le commandant de bord que vous êtes là.

Je pénètre dans le fuselage illuminé par une lumière crue des plafonniers qui suppriment toutes les ombres et pâlissent tous les visages. En longeant les premières rangées de fauteuils recouverts de tissu gris, je m'assied à quelque distance de l'entrée au bord du couloir. Je boucle ma ceinture. Le « clic » de la fermeture résonne dans ma tête comme une condamnation. Je fais le vide dans mon esprit : il ne faut pas que je pense au crash, surtout pas !

Les autres passagers montent à bord en devisant bruyamment et s'installent un peu partout. Personne ne fait attention à moi et c'est tant mieux . Progressivement, l'agitation se calme. Les portes se ferment dans un bruit sourd. L'avion démarre, roule, puis décolle et grimpe enfin dans le ciel. Tout va bien à bord et je respire un peu mieux ! Soudain, l'hôtesse se trouve devant moi :

- Monsieur, si vous voulez bien me suivre, le commandant de bord vous invite dans le poste de pilotage.

Je détache ma ceinture, me lève et suis bien volontiers cette charmante personne. Lorsque la porte de communication s'ouvre, le pilote se retourne et m'invite immédiatement :

- Bonjour monsieur, entrez !

Il me désigne un siège.

- Asseyez vous là derrière. Vous pouvez rester avec nous durant tout le vol, ça va vous réconcilier avec l'A 320, j'espère !

Durant la petite heure du vol pour Paris Orly, je suis attentivement les manoeuvres et le fonctionnement des écrans et je regarde travailler les deux pilotes. Le commandant de bord me parle souvent, pour m'expliquer ses actions, très aimablement. On parle très peu du crash. Ce n'est pas la peine. Et puis, faveur suprême, je peux rester dans le poste pour l'atterrissage qui se déroule d'ailleurs parfaitement.

Le soir, retour sur Mulhouse à bord d'un autre A 320. Je suis moins anxieux, mais en survolant les Vosges, des turbulences commencent à affecter l'avion. Le commandant de bord nous signale un orage violent sur l'aéroport. Pas question donc de se poser tant qu'il reste sur la zone. L'avion commence alors à tourner sur un circuit d'attente. Nous sommes très secoués. Les premiers passagers sont malades et les hôtes vont et viennent, évacuant de nombreux sacs de vomi. Quelle ambiance !

Nouvelle communication de l'équipage :

- Si dans un quart d'heure, l'orage ne s'est pas déplacé, nous serons obligé de nous dérouter sur Strasbourg.

- Eh bien, c'est gai ! me dis-je.

Les turbulences soudain s'atténuent car le pilote a enfin décidé de reprendre de l'altitude pour quitter le plus fort de l'orage. Encore quelques instants, et une nouvelle annonce passe dans les haut-parleurs pour nous confirmer le déroutement vers Strasbourg où on se pose un peu plus tard. Des autocars nous attendent et nous ramènent à Mulhouse. Je me couche finalement vers trois heures du matin.

Pour un retour à l'aviation, c'est particulièrement réussi !

* * *

Fin Mai, Michel Asseline, depuis un hôtel aux Etats-Unis où il poursuit sa reconversion sur Boeing 737, prend la parole pour la première fois depuis l'accident pour déclarer à des journalistes qui l'interrogent :

- Les bandes ont été revues et corrigées ! Il manque une dizaine de secondes dans la chronologie du vol au moment de la reprise des réacteurs et les enregistrements nous situent alternativement à Habsheim et en Zambie. Je vais rencontrer Madame le juge et lui faire part de tous ces éléments ! Et il ajoute : La commission d'enquête ne veut pas tenir compte de ces observations. Après le crash, et alors que nous sommes dans l'année du bicentenaire de la Révolution, on m'a coupé la tête avant d'avoir fait l'enquête !

Aussitôt, Michel Delebarre, le ministre des transports, pour « préserver l'honneur de l'administration », envisage de porter plainte en diffamation *contre tous ceux qui mettent en cause la respectabilité des fonctionnaires.(...)Le seul souci de la DGAC, c'est de trouver la vérité le plus rapidement possible afin d'éviter d'autres accidents .*

Le président de la commission d'enquête administrative, Claude Béchet, piqué au vif, rétorque :

- Nous ne serions tout de même pas prêts à mettre la vie de milliers de gens en danger ! Si depuis le dépôt de notre premier rapport, en novembre, nous avons trouvé quelque chose, nous l'aurions dit !

Daniel Tenenbaum, le directeur de la DGAC souligne :

- C'est une accusation absurde au plan technique. La justice tranchera !

Les syndicats de navigants précisent aussitôt :

- Le témoignage de Michel Asseline est capital compte-tenu du peu de crédibilité des commissions d'enquêtes actuelles, à la fois juge et parties, et, par ailleurs remises en question par le ministre des transports lui-même ! Déclare l'union syndicale du Personnel navigant technique d'Air Inter.

- On ne veut pas que ce soit les lampistes qui trinquent. Les responsabilités doivent être recherchées à tous les niveaux et l'appartenance à une administration aussi puissante soit-elle ne constitue pas une immunité face à la justice qui doit être égale pour tous ! ajoute Maître Moser pour le SNPL.

La polémique enfle. Des « experts » répondent officiellement en soulevant des « invraisemblances notoires » dans les déclarations de Michel Asseline, comme ce « trou » de dix secondes :

*« Quand on étudie la bande vidéo et la bande son de l'enregistreur, même si on lui fait grâce de ces 10 secondes de retard, il a eu cette réaction salutaire de remonter en régime **trop tard** »*

Michel Asseline fait alors état d'une note adressée par le Chef de service des Méthodes, monsieur Cheminal, à ses supérieurs, où l'on trouve cette phrase :

« L'examen qualitatif de ces résultats, bien que jugés satisfaisants par la commission d'enquête, laisse apparaître un trou d'information pendant quelques secondes, environ 10 secondes avant la fin de l'enregistrement ».

Les « pouvoirs publics » rétorquent que *« c'est en fait une première lecture réalisée trop vite, huit fois la vitesse normale, qui a créé un décalage de quelques secondes. Ultérieurement, lorsqu'on a fait une relecture à la vitesse normale, tout est rentré dans l'ordre ! Cette révélation bat donc en brèche la thèse des bandes trafiquées !*

Quand au positionnement en Zambie, il est tout à fait normal que sur l'un des quelconques 300 paramètres enregistrés, une erreur est toujours possible ».

Dernier argument, celui de Claude Béchet, le président de la commission d'enquête :

- Un bureau américain chargé de la sécurité aérienne a eu accès à toutes les données de l'enquête dans la semaine qui a suivi l'accident, dans la mesure où les moteurs étaient franco-américains. Qui pourrait croire que les Américains avaient intérêt à dissimuler un défaut sur un Airbus ?

Ce dernier argument, qui se veut « massue » n'est destiné en fait, qu'au grand public !

7

L'inculpation

Le 2 juin, madame le juge Marchioni notifie les premiers rapports d'expertise judiciaire aux parties civiles. D'après les conclusions de messieurs les experts Auffray et Bourgeois : « *les pilotes ne sont pas les seuls responsables, mais ce vol s'est fait en plein accord avec les responsables de la direction des opérations aériennes d'Air France ! (...) Les pilotes et les responsables d'Air France ont donc gravement enfreint la loi. (...) Les causes du crash sont la conséquence d'une succession d'anomalies et le principe inacceptable des « vols touristiques » avec passagers payants à bord. L'équipage est accusé de négligence, d'imprudence et d'inobservation des règlements lors de l'exécution de ce vol* ». Egalement mise en cause, la préfecture, pour son arrêté d'autorisation du passage de l'Airbus au cours du meeting. Elle avait omis de préciser la hauteur du passage de l'Airbus. Le préfet ne sera toutefois jamais inquiété ultérieurement.

La DGAC aussi est épinglée, « *pour l'absence de mesures efficaces suite à l'analyse de plusieurs vols antérieurs conduits en infraction et avec témérité. (...) L'administration a failli à sa mission, non par ignorance, de toute façon inacceptable pour une activité s'exerçant depuis 1986, mais plus probablement par complaisance à*

l'égard de la compagnie nationale Air France (...) Il est étonnant qu'elle n'ait pas eu, en deux ans, l'occasion d'intervenir !. » La DGAC pourtant, ne sera jamais inquiétée non plus, prestance de l'Administration oblige.

Le président de l'aéro-club de Habsheim, « *pour n'avoir pas organisé un briefing avec les pilotes* ». Le briefing a pourtant eu lieu vers dix heures du matin, mais l'Airbus et ses pilotes, selon son plan de vol, n'est arrivé que vers treize heures.

D'après le deuxième rapport d'expertise et du médecin légiste, (Mrs Meyer, Weber et le docteur Tisserant) « *si le sauvetage s'est bien déroulé, il pèse toutefois une accusation contre un passager qui n'a rien fait pour sauver la petite fille qui a périé dans l'avion !* »

L'avion est innocenté.

Il est le seul à n'avoir commis aucune faute ! Même, « *grâce à ses caractéristiques particulièrement élaborées, il a permis de sauver la vie de la quasi totalité des occupants* », d'après les experts.

Après avoir écouté, Maître Herr, l'avocat de plusieurs passagers, précise :

« *Pour notre part, nous ne voulons pas nous laisser obnubiler par une idée première, il faut chercher !(...) Ce qui a choqué les parties civiles, c'est qu'on apprenait les choses par la presse. Les victimes sont contentes de savoir des choses officiellement.(...) Maintenant, nous irons jusqu'au bout, quels que soient les responsables.* »

Maître Herr, a l'instar de tous les avocats des parties ou personnes concernées par cet accident, annonce régulièrement haut et fort depuis le début que la recherche de la vérité reste sa préoccupation majeure et que rien ne l'empêchera de la rechercher aux plus hauts niveaux, si nécessaire.

Ces hommes de loi ont-ils donc tous des doutes quand à une réelle volonté générale de recherche de la vérité ? Perçoivent-ils peut-être déjà que cette affaire risque fort d'être, ou de devenir une affaire d'Etat où des protections « occultes » risquent de faire payer uniquement quelque lampiste ? Sont-ils tant gênés par les déclarations officielles pour y répondre aussitôt par l'affirmation péremptoire de « La Vérité ! Toute la vérité ! ».

Le lendemain, dans le cabinet de madame Marchioni défilent à leur tour les avocats des syndicats de pilotes. A leur sortie, quelques précisions sont apportées par Maître Moser, au nom du SNPL :

« *Dans cette affaire, la météorologie judiciaire est en pleine effervescence : amélioration de la situation des pilotes, risques sérieux de perturbations pour l'aéro-club, Air France et la DGAC, bref, re-*

mise en cause absolue de l'analyse qui prévalait immédiatement après la catastrophe, à savoir la responsabilité indiscutable des pilotes. C'est la confirmation encore une fois qu'il ne faut pas juger avec précipitation une situation complexe... ».

Maître Rappaport, toujours pour le SNPL, ajoute :

- « *Nous avons été tenus à l'écart des expertises et nous nous réservons le droit de demander des contre-expertises. Nous nous posons des questions. L'avion a connu la veille du crash des problèmes au retour de Düsseldorf.* » (concernant l'altimètre.Ndlr)

Le lendemain, le quotidien « Libération » résume les conclusions du rapport à sa manière :

« **Habsheim : tous responsables sauf l'avion** »

Enfin, trois jours plus tard, un communiqué du SNPL dénonce : « *Les sanctions extrêmement graves et prématurées prises contre l'équipage !* » et il : « *réserve sa position sur la mise hors de cause de l'avion par les enquêteurs car elle ressort d'un traitement suspect des enregistreurs et ne correspond pas à l'analyse des experts !* » Le SNPL attend enfin les conclusions des enquêtes de l'administration et de la commission interne d'Air France !

L'USPNT (Union Syndicale du Personnel Naviguant Technique) déclare que : « *La Direction d'Air Inter vient de communiquer aux organisations professionnelles un bilan qui fait apparaître un taux de pannes inexplicables de 26 à 30% sur les A 320 dues à des « bugs » enfouis dans les logiciels pour des périodes plus ou moins longues et dont la manifestation est imprévisible* »

Loin d'apaiser les esprits et de répondre aux questions que tout le monde se pose, on a l'impression que le rapport officiel obtient un résultat inverse. Il est vrai que depuis le début de sa genèse, l'A 320 déchaîne des passions de tous bords et que l'enquête sur cet accident a débuté sur trop d'ambiguïtés pour que les différentes parties se calment rapidement et retrouvent un minimum de sérénité.

* * *

10 juin 1989 : Michel Delebarre contre-attaque !

A quinze jours du premier anniversaire du crash tragique, le ministre des transports dépose plainte pour diffamation contre Michel

Asseline et pour faire bonne mesure, également contre Norbert Jacquet, le « *pilote fou !* ». D'après le ministre, les déclarations des deux pilotes « *affectent gravement l'honneur et la considération des fonctionnaires de la Direction générale de l'aviation civile et de l'inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie* ». Se joignent au ministre, en tant que fonctionnaires diffamés, messieurs Robert Davidson, chef du bureau enquêtes-accidents (c'est lui qui avait refusé d'obtempérer au juge Marchioni et avait malgré tout continué de travailler sur les enregistreurs) et Daniel Tenenbaum, directeur de la DGAC.

* * *

Dix jours après la remise des rapports d'expertises aux parties civiles, le juge d'instruction Mulhousien, madame Marie-Catherine Marchioni, au cours d'une audition d'une heure et demie, notifie son inculpation au pilote Michel Asseline. Les charges retenues contre lui : homicides et blessures involontaires.

Avec mes confrères journalistes, caméra sur l'épaule, j'attends dans le hall du tribunal une éventuelle déclaration. Depuis l'accident, je n'ai plus jamais rencontré ce pilote qui défraie la chronique et de qui j'étais le passager malheureux. J'aimerais aussi lui parler seul à seul pour connaître son point de vue. Ce sera difficile avec tous mes confrères qui ne vont sûrement pas le lâcher d'une semelle.

Comment faire ?

Je décide de lui fixer rendez-vous dans un café discret de Mulhouse et je prépare un bout de papier sur lequel j'écris : *J'aimerais vous voir seul à seul, si possible. J'étais passager dans l'A320 comme journaliste. Je serai tout à l'heure au café.x...*

Est-ce que ça va marcher ?

La porte du bureau du juge s'ouvre enfin devant Michel Asseline et son avocat, Maître Jean-Michel Agron. Ils se dirigent aussitôt vers nous pour une déclaration. Les caméras tournent, les spots et les flashes illuminent le tribunal ! Le regard perdu dans le lointain, les mâchoires serrées, le pilote nous récite :

« La mémoire des victimes de cet accident, la réparation des souffrances physiques et morales de mes passagers exigent que toutes les questions nécessaires à la recherche des responsabilités et de

l'exactitude des faits soient posées. Je fais confiance à la justice pour trouver les réponses à ces questions. L'honneur de ma profession exige que le commandant de bord assume toutes ses responsabilités : je n'y faillirai pas.

A propos de mes précédentes déclarations, je tiens à préciser que j'ai rencontré le commandant Béchet, président de la commission d'enquête ministérielle. Il m'a apporté des assurances quant à l'intégrité des personnels de l'aviation civile chargés de cette enquête. Il a répondu à certaines questions que je me posais. Il reste des points à vérifier, nous y travaillons ensemble.

La poursuite de l'instruction exige maintenant du calme et de la sérénité. »

Aux questions des journalistes sur la « falsification » et le procès en diffamation intenté par le ministre, Michel Asseline refuse de répondre, comme s'il voulait calmer cette polémique. Considérant alors l'entretien comme terminé, les deux hommes s'en vont. Je m'approche et murmure à l'oreille du pilote : « J'aimerais vous voir tout à l'heure. Lisez ce papier ! ». Je le lui glisse dans la main, et m'éloigne un peu.

Abandonnant mes confrères, je rejoins le lieu du rendez-vous. Je n'attends pas longtemps. Les deux hommes entrent. Je me lève afin qu'ils me reconnaissent et leur tends la main. Tout deux ont l'air gêné, mal à l'aise, se demandant sûrement la raison de ce rendez-vous.

- Asseyons nous et buvons un verre ! Vous vous souvenez de moi, commandant ? J'étais dans l'avion avec ma caméra, et dans la forêt, c'est à moi que vous avez dit que les moteurs ne sont pas repar-
tis !

Il me regarde, me dévisage même et finit par me dire :

- Oui, je me souviens. On avait aussi discuté ensemble à l'aéroport avant le vol. Vous avez voulu me rencontrer ? Pourquoi ?

Visiblement, il se méfie ! De moi probablement et plus sûrement encore, de tout le monde en général. Peut-être aussi croit-il que je le considère comme une bête curieuse. Son avocat écoute, mais ne dit rien. Je continue :

- Depuis que vous m'avez parlé de ces moteurs qui ne sont pas repar-
tis, et sur ce point je vous crois, j'ai des doutes ! Toutes ces his-
toires de boîtes noires m'ont conforté dans cette idée. Et maintenant, vous affirmez avec Norbert Jacquet qu'il y a eu falsification. Pour moi, vous n'êtes pas le responsable s'il y a eu effectivement un problème de moteurs. Je vous garde ma confiance et c'est pour vous le dire que j'ai voulu vous rencontrer !

Il me répond par un seul mot : Merci !

La glace est à présent rompue entre nous. Il demande tout d'abord des nouvelles de ma santé et s'enquiert de mes blessures. Il me confie alors sa crainte de rencontrer un jour l'ensemble de ses passagers :

- Je les comprendrais. J'ai trahi leur confiance, la confiance qu'ils avaient dans leur pilote et dans la compagnie. Ils doivent m'en vouloir ! Mais, si un jour je dois les affronter en face, les yeux dans les yeux, je le ferai !

Je lui pose alors les questions qui me tiennent à cœur, concernant ses affirmations sur les boîtes.

- Devant les caméras, tout à l'heure, j'ai préféré calmer le jeu, mais je continue de chercher. Il reste des gens honnêtes qui m'aident et m'envoient des documents. Je pense qu'« ils » ont essayé de manipuler les enregistrements mais que l'intervention du juge Sengelin les a empêché de figurer le travail. Mais d'ici au procès en diffamation, il va falloir que j'arrive à aller plus loin dans mes investigations.

- Vous savez, ajoute-t-il, ces derniers mois ont été très durs pour moi. J'ai été harcelé chez moi jour et nuit. Je suis passé par des moments de déprime intense, et il a fallu que je me cache car j'étais montré du doigt. Après un accident d'avion, jamais auparavant on n'avait mis le pilote à l'index de cette manière là. Ça m'écoeure profondément !

Au bout d'une bonne heure de conversation, nous nous quittons en nous promettant de garder le contact et de nous revoir très prochainement.

De mon côté, il n'est bien sûr pas question d'enquêter pour le moment, mais cet accident me touche de trop près pour me laisser indifférent. D'abord, je suis l'un des passagers blessé, ensuite mon métier et ma curiosité de journaliste vont m'obliger à suivre professionnellement cette affaire, que je le veuille ou non, et puis enfin ma passion pour l'aviation, vieille de 25 ans va faire le reste et me permettre de comprendre beaucoup plus de choses que tout un chacun, et peut-être de l'expliquer et de le vulgariser à ceux qui le désireront.

Certains diront d'une manière sarcastique que : « c'est l'affaire de sa vie ! ». Dans le sens où j'ai survécu par miracle, oui bien sûr, et c'est même évident ! Je suis comme un sursitaire, avec le droit à une seconde existence, une deuxième chance en quelque sorte. Je suis convaincu d'avoir à présent la tâche ou la mission, si l'on veut, de me dévouer à la recherche des causes de l'accident. Peut-être que de futurs passagers, sans le savoir, échapperont à un destin cruel si je me

bats pour empêcher certaines dérives malsaines et aider autant que possible, à faire éclater la vérité.

Sans être un croyant passionné, je pense que la vie doit avoir un sens et le pur hasard n'est certainement pas la cause de ma présence, puis de ma survie à bord de cet avion.

Il serait lâche et plus encore, abject de ma part, avec les atouts dont je dispose, de « déclarer forfait » ou de laisser faire ou agir les autres et de rentrer dans le rang comme si rien ne s'était passé. Puisse l'Autorité immanente m'aider à tenir tout au long de ce combat qui se prépare et qui ne sera pas facile, mais que je ne peux refuser d'aucune façon, je n'en ai pas le droit, n'en déplaie aux Cassandres.

* * *

Vingt quatre heures après, c'est au tour de François Furstenberger, le président de l'aéro-club, d'être entendu par le juge et d'être inculpé pour les mêmes motifs que le pilote : Homicides et blessures involontaires !

Le raisonnement de madame Marchioni se base sur les critiques des experts qui reprochent au directeur des vols l'inobservation de la réglementation, en particulier le fait de n'avoir pas convoqué les pilotes de l'Airbus à une réunion préparatoire pour les informer des particularités du terrain de Habsheim.

Certes ! Mais qu'aurait très probablement répondu Air France si le président d'un petit aéro-club de province avait « exigé » la présence de l'équipage dès le matin, sur le terrain ? On voit mal comment l'organisation et la préparation d'un vol commercial, un domaine réservé à des services spécialisés dans une grande compagnie aérienne, aurait pu être soumis aux directives et aux consignes d'un directeur des vols d'aéro-club !

A l'approche du premier anniversaire de l'accident, François Furstenberger, persévérant, prévoyait à nouveau d'organiser un meeting d'aviation sur le même terrain. La préfecture lui a demandé « à l'amiable » de renoncer à ce projet !

L'aviation peut, certes, être une passion, avec son prolongement spectaculaire dans les exhibitions en meeting, mais prévoir un « remake » relève peut-être d'une maladresse coupable !

8

Le premier anniversaire

Le 18 juin 1989, l'association des victimes se réunit afin de préparer pour la semaine suivante une cérémonie du souvenir. Plus d'une cinquantaine de personnes est présente dans l'amphithéâtre de l'école d'infirmières de Mulhouse aimablement mis à notre disposition. La lettre d'invitation annonçait :

*Des informations nouvelles et importantes vous seront communiquées. Venez nombreux car l'association de défense doit se faire entendre **au moment où l'enquête touche à sa fin !!!***

Quelles belles illusions !

Le président Meyer nous rappelle que la recherche de la vérité doit continuer à nous soutenir malgré les difficultés pour nous de voir clair dans un dossier très technique. Nous le devons à toutes les victimes et peut-être plus encore aux trois morts de cet accident afin de ne pas les oublier !

Côté indemnisation, on note qu'Air France réserve le meilleur accueil aux bénéficiaires du voyage offert. Mais seules 45 personnes ont accepté à ce jour l'indemnité forfaitaire octroyé par les assureurs, ces mêmes assureurs qui ergotent à présent sur les montants des préjudices pour les blessés les plus gravement atteints. Passé le temps des promesses et de la « une » des journaux, les victimes ne sont plus identifiées que par un numéro de dossier !

« Rien n'est résolu, tout est tiré vers le bas ! » commente un passager.

J'ajoute : « *Le juge procède à des inculpations à tous les niveaux, c'est un gage de bonne justice pour nous ! Si la justice matérielle est importante, la justice humaine est tout autant essentielle !* »

René Meyer soumet alors à l'assemblée l'idée de créer un comité National de défense des victimes de catastrophes aériennes : « *Les passagers de l'Airbus de Habsheim ont réussi à se faire entendre car ils étaient nombreux, un bilan inhabituel ! Alors pourquoi ne pas se regrouper ? Surtout que, malgré toutes les précautions imaginables, il est malheureusement probable que notre accident ne soit pas le dernier de la liste !* »

Michel Asseline m'a fait parvenir il y a deux jours un communiqué à l'intention des passagers. Je propose de le lire, en guettant des réactions négatives éventuelles, car je ne veux heurter aucun membre de l'association.

Personne ne s'y oppose !

Je commence lentement :

« *Je me sens totalement concerné par la peine et la douleur des victimes de cet accident. Tous mes efforts sont pour eux. Si je continue à me battre, c'est pour leur mémoire, et la réparation à fond et au mieux du traumatisme considérable subit par MES passagers qui souffrent. Mon cas est secondaire. Si je suis sorti de cet accident, c'est maintenant pour comprendre ce qui s'est passé. J'ai tenté de contacter l'association depuis le début, mais j'ai craint une fausse interprétation de ma démarche auprès du public. Mais nos buts sont les mêmes : une juste et totale réparation, et la recherche de la vérité .* »

Tous écoutent en silence !

Le dimanche suivant, à la veille de la date anniversaire, un office religieux se déroule en l'église de Rixheim, tout près de l'aérodrome.. Aux côtés d'une centaine de rescapés, quelques hommes politiques, le président de l'aéro-club et le représentant local d'Air France dans le dernier banc, au fond. C'est la première fois que la compagnie se manifeste parmi nous depuis l'accident ! D'ailleurs, il refusera de nous accompagner sur les lieux du crash pour nous y accueillir après l'office !

Le curé de la paroisse, auquel s'est joint le pasteur de Mulhouse allume trois cierges à la mémoire des trois victimes : Hervé, Marie-Françoise et Mariama.

Ces petites flammes brûleront durant tout l'office religieux et durant le sermon émouvant du prêtre qui se termine par cette terrible formule : *Trois morts, mais trois de trop !*

En fin d'après midi, presque toutes les personnes présentes rejoignent la clairière artificielle de la Hardt pour se souvenir, tout simplement. J'ai la gorge nouée en effectuant le trajet au milieu des jeunes arbres qui poussent déjà sur le terrain déblayé. Pendant les quel-

ques instants de recueillement, à l'endroit exact où l'avion s'est immobilisé, les quelques mots simples du prêtre, puis du pasteur dans le silence de la forêt suscitent une émotion si simple et naturelle qu'elle fait rougir plus d'un oeil et couler des larmes sur plus d'une joue dans ce petit groupe d'hommes et de femmes miraculeusement épargnés.

* * *

Mon rédacteur en chef, en prévision du prochain 26 juin, décide la réalisation par FR3 d'un magazine de sept à huit minutes sur le bilan judiciaire, technique et humain de la catastrophe. Avec mon confrère Eric Haas, j'en suis chargé comme cameraman. Je connais suffisamment le dossier et de plus, aucune polémique importante à l'époque ne m'empêche de traiter ce dossier.

Des contacts sont pris avec plusieurs rescapés. Les plus atteints d'entre eux sont toujours à la recherche d'un accord avec l'assureur d'Air France.

- On nous balade !
- Ils ne veulent pas payer le juste prix !

Ce sont les phrases que l'on enregistre le plus souvent avec nos interlocuteurs désabusés et laissés pour compte après les promesses solennelles du début.

Eric, dans son plan de montage, prévoit aussi de soulever quelques aspects bizarres du rapport d'expertise judiciaire de Mrs Auffray et Bourgeois comme :

- Le positionnement totalement aberrant de l'épave au beau milieu de la piste à 250 m de la lisière de la forêt, plusieurs secondes avant la fin du vol.

Un géomètre expert nous confirmera devant la caméra l'exactitude de cette position en fonction des coordonnées cartographiques inscrites dans le rapport.

- La différence de hauteur des premiers arbres cisailés par la trajectoire de l'avion qui volait pourtant parfaitement à l'horizontale: deux mètres cinquante d'écart entre la droite et la gauche.

- L'entrée du feu dans l'avion par un trou dans le plancher alors que les passagers placés à cet endroit souffrent tous de brûlures sur le haut du corps.

- L'arrêt des enregistreurs dès le début de l'entrée dans la forêt par rupture du câble d'alimentation électrique situé à l'intérieur du puits fermé du train d'atterrissage. Un câblage pourtant blindé car prévu pour résister à l'éclatement accidentel d'un pneu.

De plus, le câble d'alimentation électrique pour les enregistreurs passe en réalité **par le plafond** de l'avion !

Ca fait quand même un peu désordre pour un soi-disant très sérieux travail d'experts !

Au cours de ce même reportage sont évoqués les expertises générales effectuées par les constructeurs, en fait juges et parties. C'est le cas pour de nombreuses pièces de l'avion comme les moteurs pour lesquels trois commissions d'enquête : Judiciaire, administrative et Air France trouvent des positions différentes concernant les vannes de réglage de la puissance du réacteur (ouvert, fermé, ½ ouvert)! Pour chacune des trois expertises, tout cela explique pourtant un fonctionnement parfaitement normal des moteurs !

Mais alors, ces vannes : ouvertes ou fermées ?

Ca ne fait pas très sérieux non plus !

Comment dès lors se faire une opinion sur les causes d'un accident où tout et son contraire est affirmé, la main sur le cœur, par « des spécialistes » qui ne supportent pas les critiques des béotiens ni celle des journalistes trop curieux. Peut-être qu'en dehors du sérail, ce monde fermé, cette caste où toujours ne se côtoient que de très bons amis, il n'est qu'ignares, imbéciles ou tout simplement fous pour tenter de contredire la thèse officielle présentée !

Ces questions qui se présentent à nous, journalistes, excitent notre curiosité et sous-tendent des mystères que nous avons très envie de percer. Avec mes confrères des journaux locaux, l'Alsace et les DNA, ainsi que plusieurs radios et l'A.F.P., nous réfléchissons ensemble sur les interrogations et les zones d'ombres de ce crash qui devient de plus en plus mystérieux au fil des mois.

Une seule certitude : un accident a eu lieu avec l'avion qualifié de plus sûr du monde et qui ne pouvait pas se crasher, ne devait pas avoir d'accident !

C'est le syndrome du Titanic !

Le reportage est quasiment « bouclé » à trois jours de la date anniversaire. Mon confrère Eric décide alors de prendre deux jours de congé avant de réaliser le mixage définitif. De mon côté, je fais mentalement le point sur le bilan du tournage lorsque surgit dans mon esprit le genre d'oubli dont un journaliste a horreur. Pris comme nous

l'étions par nos discussions, nous avons oublié un des protagonistes de ce drame, et non des moindres, ça crève pourtant les yeux !

Airbus ! Mais c'est bien sûr !

J'en parle aussitôt à mon rédacteur en chef. Lui non plus n'y avait pas songé. Comment impérativement rattraper cette omission ? La crédibilité du reportage est en jeu !

Eric parti, qui connaît suffisamment le dossier pour rencontrer les gens de chez Airbus ?

- Toi ! me répond mon rédacteur en chef.

- Moi ? mais je suis cameraman, pas rédacteur, ni interviewer.

- Certes, mais tu connais le dossier. Vas-y ! Prends contact avec Airbus et tu emmènes avec toi Philippe comme cameraman.

Je téléphone immédiatement au service de presse d'Airbus Industrie, un peu gêné aux entournures par notre bévue. L'accueil est sympathique et nous sommes invités à venir dès le lendemain avec la promesse d'être reçu par le chef pilote d'essais et le directeur technique.

Ouf ! tout s'arrange !

A l'aube, le lendemain, nous prenons l'avion pour Paris, puis la correspondance pour Toulouse où nous arrivons en milieu de matinée. Une voiture nous attend à l'aéroport et nous emmène directement dans le bureau de Pierre Baud, chef pilote. Il est en vol. Nous patientons quelques instants dans le couloir. Lorsqu'il apparaît, en combinaison de vol orange, le visage ouvert et sympathique, il me dévisage aussitôt.

- C'est vous qui étiez dans l'avion d'Hab..chem ?

- Oui, c'est moi ! Mais on prononce Habs...s.. sheim !

- Oui, Habsheim, bien sûr ! C'est chic de venir nous voir. J'en suis très heureux ! Venez dans mon bureau et asseyons-nous pour discuter.

Nous prenons place et je continue :

- Eh bien voilà, nous réalisons un reportage qui fait le point un an après l'accident et nous désirons avoir votre point de vue comme constructeur et de vous-même en particulier, comme pilote d'essais.

- Pas de problèmes sauf que monsieur Ziegler, notre directeur technique n'est pas là, mais Yves Benoist, le responsable sécurité pourra vous rencontrer si vous voulez.

Silence gêné soudain. De chaque côté du bureau où trônent des maquettes d'A 320, on se regarde. Est-ce qu'on ne trouverait plus rien à se dire, déjà ? Je me décide alors à aborder le point que je pense sensible :

- Pour des raisons de qualité du reportage, il serait bien de tourner dans un avion. Peut-être même de faire l'interview en vol. Est-ce possible ?

- Formidable ! Mais bien sûr que c'est possible ! Moi-même, je n'osais pas vous le demander ! Alors, vous êtes d'accord pour refaire un vol dans notre avion ? Parfait ! Venez, nous allons organiser ça. Je crois qu'il y a un appareil prêt pour un vol de réception.

- Autre question : est-il possible, devant la caméra, de « refaire Habsheim » ? C'est à dire un passage avec remise des gaz ?

- Pas de problèmes ! Vous n'avez pas peur ?

- Je suis venu pour ça ! Alors ?...

- Alors, allons-y !

Je regarde mon ami Philippe. A sa mimique, je comprends qu'il doit se demander avec quel cinglé il s'est embarqué !

Nous sortons sur le parking et nous dirigeons vers un groupe d'appareils alignés, aux couleurs d'Indian Airlines. Nous ne le savons pas encore ce jour là, bien sûr, mais c'est un avion de cette compagnie qui s'écrasera à Bangalore quelques mois plus tard. Pierre Baud grimpe l'escalier du premier avion, disparaît quelques instants, ressort et nous crie :

- Venez, montez ! C'est OK . On y va !

Plusieurs personnes sont déjà à bord, notamment dans le poste de pilotage. Bloc-notes à la main, ces hommes ont sûrement une fonction concernant les tests de l'avion.

- Messieurs, laissez nous la place ! Mes amis viennent faire un vol avec moi. Mettez vous derrière pour qu'ils puissent filmer dans le poste.

Les messieurs en question quittent l'avant de l'avion et s'installent dans les premières rangées des sièges passagers. Plus à l'arrière, je remarque aussi quelques jeunes femmes et plusieurs hommes à la peau sombre. Sûrement des membres d'équipage d'Indian Airlines.

Alignement. Décollage. L'avion grimpe comme une flèche dans le ciel toulousain. Pierre Baud, aux commandes, se tourne vers moi :

- Alors, ça va ? On monte encore un peu, car je préfère prendre une marge d'altitude avant de vous faire la démonstration.

Quelques instants plus tard, il se penche vers moi, après un signe de tête au copilote à sa droite.

- Allez, on y va ! Je vais d'abord vous montrer la manoeuvre en automatique. Voyez, là ! Je réduis les moteurs, ma vitesse chute, je tire

sur la manche,...et les moteurs repartent. On grimpe comme dans un ascenseur ! 25° d'assiette.

Effectivement, dans un bruit très fort de moteurs, nous sommes tassés sur les sièges et je vois l'aiguille du variomètre grimper tout en haut de l'écran !

- Deuxième manoeuvre, je débraye l'automanette, comme à Hab...chem. (Décidément, il ne le dira jamais bien !) vous allez voir, dès que la vitesse chute,...je remets plein gaz et je tire sur la manche. L'avion repart aussitôt, et de nouveau,...25°, et... 20° d'assiette, on grimpe encore comme un ascenseur !

Nous enregistrons toutes ces manoeuvres ainsi que ses commentaires. Philippe a du mal à rester stable avec sa caméra, tellement l'avion monte, puis descend, et remonte encore. Sur les écrans, les flèches et les aiguilles battent la mesure ! L'horizon artificiel passe du bleu à l'ocre, puis de l'ocre au bleu, sans transition. L'avion obéit toujours parfaitement à son pilote !

- Je vais vous le faire encore une fois ! Ca va toujours ?

- Oui, ça va !

Il se prend au jeu et commente au micro que je lui tends toutes les manoeuvres qu'il réalise. Mais au fait, monsieur Baud :

- Que s'est-il passé à Habsheim, d'après vous ? Il semble que le pilote avait une grande confiance dans l'avion !

- *L'hypothèse d'une trop grande confiance dans l'avion est peut-être un élément primordial dans l'explication psychologique de l'accident !(...)* Si la remise des gaz s'était faite deux ou trois secondes avant, il est clair qu'on se serait retrouvé dans la même situation qu'aujourd'hui, avec un taux de montée extrêmement élevé.(...) *Ce n'est pas un problème de commandes de vol électriques, c'est tout simplement un problème de bilan traînée poussée. **La performance de l'avion n'était pas là !***

- *Et vous ne seriez pas là à me poser cette question !* ajoute-t-il avec un sourire en coin.

Mais Pierre Baud n'en avait pas fini de sa démonstration. A présent, c'était la maniabilité de l'avion qu'il voulait me montrer. Virage à droite, puis aussitôt virage à gauche. Il m'indique la vitre à côté de lui :

- Là, regardez, on vire dans un mouchoir. Vous voyez l'extrémité de l'aile, elle ne bouge quasiment pas à 50° d'inclinaison.

Un des ingénieurs qui s'était levé entre temps et observait les manoeuvres, cramponné aux cloisons, annonce discrètement quelque chose à Pierre Baud. Aussitôt, celui-ci se tourne vers moi :

- Bon ! On rentre, il y a un petit problème de mise au point !

Quelques minutes plus tard, on se pose. A la descente de l'avion, je remarque un groupe de personnes, très pâles, réfugié tout à l'arrière de l'appareil, presque « en tas ». Ce sont les membres d'équipage d'Indian Airlines. Visiblement, ils n'ont pas très bien supporté notre démonstration. Mais peut-être aurions-nous du les prévenir ?

* * *

Ce midi, nous sommes les invités d'Airbus Industrie. Direction la cantine ! En fait, ce qualificatif ne s'applique absolument pas au restaurant luxueux où Pierre Baud nous emmène déjeuner, c'est tout de même la véritable succursale pour les cadres de la société Airbus.

Lors du repas, remarquable par sa qualité et sa finesse, je ne peux m'empêcher de poser une question qui me tient à cœur :

- Pour vous, Michel Asseline est coupable ?

- Michel, c'est un copain, un ami, et un excellent pilote. Vous savez, on a fait beaucoup de choses ensemble. Mais à Habs..chem, il s'est fait avoir. L'avion n'est pas en cause. Mais je pense qu'il revole-
ra lorsque toute cette affaire sera terminée !

Nous sommes installé sur la terrasse, à l'ombre reposante de quelques arbres. L'excellent vin, l'atmosphère chaude mais agréable rend faciles les confidences, mais Pierre Baud n'en dira pas plus. Je le sens sûr de lui, mais bien triste lorsqu'il évoque cet accident.

Cet après-midi, rendez-vous est pris avec Yves Benoist, spécialiste de la sécurité chez Airbus. Il nous accueille, Philippe et moi, dans un bureau très spartiate, aux meubles et à la décoration très simples. C'est un endroit pour travailler, bien plus que pour recevoir.

Yves Benoist se prête volontiers à nos questions. Il tente de simplifier au maximum ses explications, mais à mes remarques, s'aperçoit que je connais suffisamment la partie, et aussitôt passe à des explications plus techniques. Il nous donne un véritable cours sur l'A 320, ses qualités, ses protections et sa sécurité de fonctionnement. Au bout d'un moment, je brûle de lui poser la VRAIE question :

- D'après vous, est-il possible de modifier le contenu des enregistrements ?

Silence de sa part. Il se dirige lentement vers un tableau dans le coin de la pièce, se retourne et me répond alors :

- Avec le temps, beaucoup de temps, oui, c'est possible !

- Combien de temps ?

- Oh ! six mois au moins, car ça suppose de refaire l'ensemble des paramètres, et il y en a plus de deux cents !

- Et vous pensez que ce temps n'a pas existé ?

- Non, ce qui prouve justement l'impossibilité d'une falsification. D'ailleurs, je veux être franc avec vous et si vous voulez, je vous mets en relation avec un expert du rapport d'enquête.

- C'est possible ?

- Oui ! De suite, si vous voulez.

Yves Benoist se dirige vers son bureau, décroche le téléphone et compose un numéro de mémoire.

- Allô ! Bonjour Michel ! Yves Benoist à l'appareil. J'ai devant moi des journalistes de Mulhouse... Non, la télévision !...Oui, bien sûr !... Non, je ne répéterai pas ce que tu dis. Attention ! je vais mettre l'ampli à présent, et je te passe le journaliste.

Il me tend le combiné en mettant sa main sur le micro :

- C'est Michel Bourgeois, un général et il n'aime guère les journalistes, vous avez du le comprendre !

- Allô, bonjour monsieur Bourgeois, Jean-Claude Boetsch à l'appareil, journaliste à FR3 à Mulhouse. Nous faisons un reportage sur l'accident d'Habsheim, il y a juste un an.

- Je sais bien que c'était l'année dernière !

- Oui, bien sûr ! Si vous en êtes d'accord, j'aimerais vous poser quelques questions.

- Bon ! Allons-y ! Que voulez-vous savoir ? Vous n'avez pas lu mon rapport ?

- Si, justement, mais il y a des points que ne me semblent pas très clairs. Par exemple, les coordonnées de l'épave situent l'avion au milieu de la piste, à 250 m de la lisière de la forêt et à 500 m et 8 secondes de vol de sa position réelle.

- Les coordonnées ? Ah, oui, ce sont les gendarmes qui nous les ont fournies. Nous les avons simplement recopiées.

- Oui, bien sûr ! Autre chose, vous précisez dans votre rapport que le feu est entré dans l'avion par des trous dans le plancher. Or, dans cette zone, tous les passagers sont brûlés à la tête ! Ils étaient tous assis ou debout, pourtant !

- Nous pensons, Auffray et moi, que le feu s'est propagé très vite. C'est pour ça que les passagers sont brûlés à la tête.

- Evidemment! Et l'arrêt des enregistreurs ? Toujours d'après vous, il est instantané à la lisière de la forêt alors que le courant électrique est transporté dans un câble blindé.

- Eh bien oui ! Ce câble s'est rompu, tout simplement.

- Mais au départ, les branches étaient toutes petites pourtant.

- Peut-être, mais il y a aussi de grosses branches et de gros arbres dans cette forêt. C'est ça la cause, bien évidemment !

- En parlant toujours des arbres. Il y a bien un écart de hauteur entre la droite et la gauche, au moins deux mètres cinquante ! Est-ce que ça expliquerait une différence de poussée des moteurs ?

- Ecoutez, cher monsieur, ce qui s'est passé au niveau des moteurs ne vous regarde pas ! Allez, au plaisir, monsieur !

Le général Michel Bourgeois raccroche son téléphone. Il a terminé ses confidences. Yves Benoist saisi le combiné que je lui tend et le repose doucement tout en me précisant d'une manière bien superflue :

- C'est un ancien militaire, il est un peu sec.

Nous rentrons le soir même à Mulhouse, édifiés ! Le lendemain, Eric est de retour, et grâce aux images et à l'interview de Pierre Baud, peut terminer le montage du sujet. Il durera sept minutes et sera diffusé le lundi 26 juin 1989, jour anniversaire de l'accident sur FR 3 Alsace ainsi que dans le 19/20 de FR 3 national.

* * *

Pendant ce temps, le juge, madame Marchioni, travaille sur ses dossiers. Le résultat ne se fait pas attendre.

Le 28, le commandant Jacques Gauthier, officier de sécurité des vols à Air France, est mis en examen et inculpé de blessures et homicides involontaires. Il ne s'y attend pas !

- Je me déclare surpris ! En tant que responsable de la sécurité, j'ai fait toutes les recommandations pour éviter les accidents. Je travaille dans toutes les enquêtes d'accident, dont celui d'Habsheim. Il me semble que j'ai rempli mes fonctions !

Le lendemain, 29 juin, c'est le tour du commandant Pierre Mazières, le copilote, d'être inculpé. Il est le quatrième sur la liste.

Comme les autres, il est accusé de blessures et d'homicides involontaires pour *s'être satisfait d'un dossier de vol incomplet !*

Il accuse le choc en silence.

Ce n'est que quatre ans plus tard que le Directeur des opérations aériennes d'Air France, Henri Petit, incrédule, sera inculpé à son tour.

La polémique repart !

Fin novembre 1989, Michel Asseline et son avocat font parvenir au juge d'instruction leurs propres conclusions suite à l'analyse qu'ils ont fait du rapport d'expertise. Parmi les points de divergence qu'ils soulèvent, il y a :

- Le manque d'accélération des moteurs à basse altitude, qui était connu du constructeur mais n'a été communiqué aux pilotes qu'un mois **après** l'accident de Habsheim.

- L'observation d'une déficience des vannes VSV qui pouvait empêcher les moteurs d'accélérer (ces vannes que les trois commissions d'enquête trouvent chacune dans une position d'ouverture différente. NdR)

- De plus, dans les mois qui suivent l'accident, tous les réacteurs des autres A 320 d'Air France sont modifiés.

- *Il apparaît mathématiquement que le dépouillement des « boîtes noires » a été fait dans des conditions qui frisent le scandale ! En conséquence, nous réclamons une contre-expertise !*

Airbus Industrie et CFM (le constructeur des moteurs) réagissent aussitôt : *Effectivement, quelques incidents se sont produits sur les moteurs des A 320 d'essais, mais dans des conditions différentes de celles de Habsheim, puissance et altitude notamment et les avions de série n'ont pas été affectés !* Et Airbus d'ajouter : *Le remède prescrit **en cas d'incident** était précisément la remise des gaz comme celle pratiquée à Habsheim !*

Alors que les Dernières Nouvelles d'Alsace titrent ce jour là : *Habsheim : les moteurs relancent la polémique !* Le lendemain, le même journal titre en « Une » : *Airbus et SNECMA : le démenti ! Les accusations réfutées en bloc !*

Airbus, tout d'abord, reprend point par point, pour les contester, les arguments de Michel Asseline :

- Les moteurs n'ont jamais eu de problèmes autrement qu'à haute altitude et haute vitesse , ce qui n'est pas le cas de Habsheim. De plus, Michel Asseline connaissait parfaitement l'avion n° 9 GFKC, qui s'est écrasé, puisqu'il était venu le réceptionner 48 h avant l'accident à sa sortie d'usine.

- Concernant le « dépouillement scandaleux des boîtes noires », Airbus répond que « *pour les mêmes propos, Michel Asseline fait déjà l'objet de poursuites en diffamation, la réponse appartient donc à la justice* ». Dans les milieux aéronautiques, on n'oublie pas de préciser que « *trafiquer une boîte noire* » demande six mois de travail.

La SNECMA, constructeur des moteurs, stipule qu'elle est liée par le secret de l'instruction, que les experts ne l'ont jamais mis en cause et qu'elle ne peut malheureusement pas répondre à ces allégations qui lui portent pourtant tort.

La polémique continue donc, plus forte encore.

Quelques jours plus tard, Airbus Industrie se porte partie civile devant : « *les attaques injustifiées dont Airbus Industrie et l'A 320 sont victimes* » précise le communiqué qui conclut « *qu'ainsi, Airbus pourra apporter pleinement son concours aux autorités judiciaires* ».

Et les passagers dans tout cela ? Oubliés ? Non, mais relégués au second ou plutôt au énième rang, eux qui ne veulent pourtant à aucun moment accaparer la vedette. Pourtant, dans un accident d'avion, ils sont les premiers à payer et peuvent se permettre d'exiger que la sérénité dans l'enquête soit de mise prioritairement afin de déterminer exactement et scrupuleusement les causes d'un accident pour qu'il ne se reproduise JAMAIS de la même manière. Si l'erreur est humaine et l'imperfection technique inhérente au progrès technologique, il ne paraît pas logiquement concevable que le commun des mortels serve inconsciemment de cobaye ou de bête de laboratoire. Les sacrifices humains aux divinités païennes sont passés de mode au vingtième siècle et les « progrès technologiques » ne peuvent ni ne doivent se faire au détriment d'une considération humaniste. La comptabilité morbide statistiquement relativisée n'est pas de mise. Ce serait ignoble !

Un exemple passé peut nous remettre en mémoire des moeurs qu'on pense bien être ceux d'une autre époque.

Dans les années cinquante, les Anglais ont lancé le « Comet », le projet ambitieux du premier avion commercial à réaction, mais dépassant à l'évidence les capacités technologiques de l'époque. En quelques mois, plusieurs avions se sont écrasés avec des passagers à bord avant que l'appareil ne soit interdit de vol. L'enquête qui s'en suivit, d'une importance considérable pour l'époque, démontra que les études sur la résistance des matériaux n'avait pas été poussées suffisamment loin ni les tests assez rigoureux. Le projet « Comet » fut un échec en l'état. Mais devant les tribunaux, les concepteurs déclarèrent : « *Ces accidents sont dus à l'esprit aventureux de précurseurs*

de notre race. Bien sûr, nous avons du donner des otages au destin, mais il n'y a rien, dans toute cette affaire, dont on puisse avoir honte ! »

« L'esprit aventureux de précurseurs ou l'instinct de conquête », sont nécessaires, bien sûr, car sinon l'humanité en serait encore à l'âge des cavernes. Mais si le progrès ne peut se faire sans l'être humain, les avancées de l'homme ne peuvent être subordonnées à des intérêts purement mercantiles ! Ceux qui, malgré tout, au nom de considérations personnelles, d'insignes glorioles, ou de parti-pris bornés, méprisent la dimension humaine sont à condamner sans rémission aucune !

* * *

Le 30 juin 1989, l'affaire de l'accident est évoquée devant la justice pour la première fois. Il s'agit du tribunal administratif de Paris devant lequel Michel Asseline demande le sursis à exécution pour la suspension de sa licence de pilote professionnel.

Son avocat explique que la fameuse commission de discipline, était composée entre autre, d'employés de la DGAC qui avaient un intérêt direct à ce qu'une punition exemplaire soit prononcée. De plus, affirme-t-il, comment condamner une faute alors que le rapport d'enquête n'a pas encore été déposé et que donc, la, ou les fautes, ne sont pas encore déterminées exactement ?

Le Commissaire du gouvernement, madame Giard, en parfait jésuite, estime alors devant le tribunal, « *qu'aucun moyen juridique n'est fondé pour justifier une annulation de la sanction, même si les conclusions de l'enquête permettront aux deux parties de se défendre !* » En d'autres termes, même si « on » s'est trompé, inutile de revenir dessus, question de principe juridique!

« *On me condamne sans preuves et on me contraint à être banni. Les nouvelles licences sur Boeing 737 que je viens de passer aux Etats-Unis ne sont pas valables en France !* » conclut Michel Asseline.

Le tribunal administratif estime, deux semaines plus tard, qu'il n'a pas à prendre de décision, en attendant la fin de l'action pénale.

Michel pourra alors, s'il est blanchi, demander réparation de son préjudice !

Une véritable dialectique d'initié.

* * *

Courant novembre 1989, la compagnie aérienne « Amann » basée à Singapour engage des pilotes de Boeing 737 pour effectuer des liaisons entre les îles de l'Océan Indien. Michel Asseline y est recruté comme Directeur des opérations aériennes.

« *Il est seulement suspendu en France, et cette sanction est contestée en appel. Il dispose d'une licence de la FAA (DGAC américaine), et nous sommes très heureux de l'avoir avec nous.* » déclare le responsable de la compagnie, Robert Amann.

Lorsque, quelques semaines plus tard, une campagne de presse « soudaine et inattendue » se déclenche en Australie avec des titres du genre : *Le pilote meurtrier vient voler au dessus de nos têtes*, Robert Amann rétorquera :

- *Je lui confierai volontiers ma femme et mes enfants !*

* * *

Novembre 89 en France. L'association des victimes décide d'envoyer une lettre à tous les élus, députés et sénateurs du Haut-Rhin. La quasi totalité des passagers est en effet originaire de ce département. Sur deux pages, le président Meyer dénonce les retards d'indemnisation et les tracasseries administratives de la CAMAT, assureur d'Air France, pour qui *les droits des victimes sont foulés aux pieds dans le pays des « Droits de l'Homme »!* (La Révolution Française a tout juste 200 ans en 1989 !) « *Messieurs les députés et sénateurs, nous vous demandons de faire rétablir, dans un cadre législatif, le droit des citoyens sur celui des assureurs !* »

Cette fois, presque tous les élus soutiennent notre démarche auprès du Préfet, de l'Assemblée Nationale et du Sénat, ainsi que du ministre des transports, Michel Delebarre. Echanges multiples de courriers, questions écrites, réponses personnalisées, l'agitation provoquée remonte à tous les niveaux. Le résultat reste toutefois mince : *les assureurs se doivent de tenir compte des règlements en vigueur et attendent la fin des expertises !* Ils font bien évidemment « tout leur possible » sous l'œil vigilant des responsables politiques et administratifs. Par ailleurs, ils affirment « compatir » bien volontiers à la « douleur des victimes de l'accident de Habsheim. »

C'est la bataille du pot de terre contre le pot de fer, une nouvelle fois !

Entre-temps, un questionnaire envoyé par l'association à tous les passagers apportera une cinquantaine de réponses. Si tous les cas simples sans blessures importantes sont en passe d'être réglés par des sommes modiques, des réticences, voire des refus pour un accord et un règlement définitif existent pour tous les autres. Il est vrai, que contrairement à l'avion, pour lequel existait une facture de 25 millions de dollars, remboursés 45 millions, aucun passager n'a de valeur marchande cotée en bourse.

* * *

Mi-décembre, un mois après le pilote, les syndicats du personnel navigant demandent à leur tour une contre-expertise au juge d'instruction.

Le rapport des experts Auffray et Bourgeois laisse de côté trop des points techniques liés à l'avion, déclarent les avocats. Et Maître Rappaport, du SNPL, d'enfoncer le clou : « *Les experts judiciaires désignés ne sont pas dans les meilleures conditions d'indépendance !* »

Comme les expertises des moteurs ont été réalisées par la SNECMA, leur constructeur annonce que pour des *raisons de secret industriel*, il est impossible d'en communiquer les résultats aux parties civiles.

Maître Devaux s'insurge : « *Il y a deux maître-mots : transparence et indépendance ! Il faut que l'on cesse de nous opposer le se-*

cret industriel. Un secret, c'est un mur ! Or, on s'aperçoit que les murs tombent, que les barbelés tombent ...à l'est ! Et à l'ouest ? ».

Pourquoi encore le compte-rendu du commandant Chatelain, qui avait piloté le KC le matin même de l'accident et qui avait pourtant signalé au juge des problèmes d'altimètre, ne se retrouve-t-il pas dans le rapport des experts ?

Troublant !

Quelques jours avant Noël, l'autre, la commission administrative, rend ses conclusions définitives. Il aura donc fallu à son président, Claude Béchet, assisté de six autres membres, près de 18 mois pour étudier dans le détail les causes d'un accident qu'un procureur de la République et un Ministre de cette même République avaient résolu en 24 heures en affirmant une vérité jugée précoce par beaucoup. Faut-il en conclure qu'il existe des esprits plus expéditifs les uns que les autres ?

Un seul point commun à toutes les conclusions : l'avion, ses systèmes et ses moteurs sont hors de cause. Il n'y a pas eu de défaillance.

Et la commission d'enquête administrative de reprendre de nombreux points de son rapport préliminaire de juillet 1988. Sont montrés du doigt, aussi bien l'aéroclub qu'Air France pour la préparation du vol ainsi que des *négligences irrecevables*. L'équipage, quand à lui, a mis l'avion dans une situation d'altitude et de vitesse, avec des moteurs au ralenti, qui a de fait entraîné l'accident !

« L'A 320 est équipé, pour la première fois dans le monde, d'un calculateur qui supprime les ordres qui pourraient le faire voler trop rapidement ou trop lentement. Sur une autre machine, pas un professionnel n'aurait osé aller si doucement. En fait, le pilote, qui connaissait ce dispositif, a voulu pousser à bout une machine sophistiquée ! (...) L'A 320 présente des caractéristiques nouvelles qui ont pu induire dans l'esprit de commandant de bord un excès de confiance ! »

Concernant encore le pilote,

« Tout pilote doit rester obscur et se limiter à suivre les prescriptions habituelles. Son rôle n'est pas d'essayer d'être le meilleur, mais d'adopter un profil standard ! »

D'autre part, rétrospectivement, le rapport administratif de la commission Béchet admet que *« certaines données avaient été mal restituées sur le premier listing des paramètres de vol, mais les erreurs du logiciel ont été facilement corrigées ! »*

Corrigées ! admet le président de la commission. Dans quels délais ? Six mois, ou plus ?

10

Les Expertises

La commission administrative sous les ordres du ministre des transports a pour but de déterminer les causes techniques d'un accident, puis à proposer les mesures propres à éviter son renouvellement. Son verdict et ses conclusions sont édités au J.O. (Journal Officiel) .

L'expertise judiciaire travaille en parallèle et informe le juge d'instruction des éléments techniques d'un accident afin d'établir des responsabilités pénales.

Les conclusions de ces deux commissions peuvent donc être similaires ou varier sur certains points. Elles peuvent aussi s'inspirer mutuellement, les faits restant bien évidemment les mêmes, et le cheminement d'une enquête vers les causes précises d'un accident n'est théoriquement guère différent d'un bon spécialiste à un autre.

La Justice utilise de plus en plus fréquemment les compétences d'experts afin de cerner les éléments techniques d'une enquête car les magistrats ne sont pas formés aux différentes technologies modernes. Le pourraient-ils qu'ils devraient de plus choisir un domaine particulier parmi d'autres pour exercer leurs compétences, nul n'étant par définition universel ! Mais notre civilisation moderne comprend de plus en plus de secteurs de pointes comme l'aéronautique, la médecine, le nucléaire, la chimie, l'électronique, le spatial, les transports de toutes sortes avec les véhicules correspondants, et d'une manière plus générale, toutes les technologies de pointe. Il s'avère donc impossible pour un juriste d'appréhender efficacement l'ensemble de ces domaines et le recours à des spécialistes devient dès lors obligatoire, des spécialistes issus bien évidemment du milieu scientifique ou technique concerné, puisque hors du sérail, point d'experts.

Le juge d'instruction va donc baser ses conclusions quasi uniquement sur les rapports de son collègue d'experts en qui il va avoir une évidente grande confiance dès lors qu'ils vont inspirer son travail. Ces spécialistes vont enquêter, interroger, suivre certaines pistes, en abandonner d'autres, vont réaliser en fait l'instruction du dossier ! Ils soumettront ensuite leurs conclusions étayées et argumentées au juge, lequel adoptera généralement leurs avis. Comment pourrait-il le contester, d'ailleurs, et sur quelles bases, à moins de nommer des contre-experts ?

Les experts, bien sûr, ont prêté serment, ce qui en fait des auxiliaires parfaits pour un magistrat.

De plus, mettre en doute leurs compétences, c'est mettre en doute leur nomination et par voie de conséquence, la pertinence de ceux qui les ont choisis.

Impossible !

Personne pourtant n'ignore qu'un spécialiste a suivi des études, quelquefois supérieures, parmi d'autres étudiants qui sont devenus, ultérieurement, ses confrères ou ses collègues. Leurs carrières ensuite se sont croisées, ou bien rejointes, ou ont peut-être divergé à certains moments. Se sont aussi parfois créés des amitiés solides de longue date, des animosités acharnées, des influences particulières, des dettes d'honneur, des échecs ou des réussites de carrière. De toutes façons, des choses que l'on oublie pas, mais aussi des éléments qui participent à la vie et à la carrière d'un homme, tout simplement.

Il serait proprement inhumain d'exiger d'un expert de faire table rase de son passé ou d'un vécu trop riche d'expériences. Il n'est dès lors pas impossible que les routes ou les chemins d'un accusé et d'un expert se soient croisés un jour dans le passé, confrères oubliés ! Qui, en dehors d'eux mêmes pourra dire quels liens ou quels rapports ils ont pu en garder ?

Dans certaines affaires, des découvertes récentes sont remises en cause, des techniques de pointes accusées, ou des innovations dangereuses mises à l'index. Cela suppose de la part des enquêteurs un niveau de connaissances toujours en pointe au plus haut niveau et remises à jour régulièrement. Comment sinon apprécier des éléments jamais apparus lors de leurs études, maintenant bien lointaines.

Dans le cas contraire, devant l'ignorance d'un sujet, il existe bien sûr une ultime solution, celle d'obtenir des renseignements de première main auprès des protagonistes de l'affaire. L'abandon de la neutralité d'expert devient alors manifeste et faire un choix entre les différents renseignements fournis s'avère impossible, puisque justement, la démarche avait pour origine une méconnaissance du domaine concerné.

A part certaines personnes hors du commun, qui ont pu ou su s'adapter aux circonstances et aux avancées technologiques, la plupart restent sur un acquit qui les empêche d'appréhender complètement un domaine devenu avec le temps presque étranger pour eux.

Il ne s'agit pas d'un conflit de générations, mais de l'évolution naturelle des connaissances et parfois des bouleversements technologiques inhérents à notre époque.

Faire illusion reste possible vis à vis de néophytes, mais est-ce une attitude décente lorsque le travail demandé engage l'avenir ou le destin d'un prévenu dont la liberté ou la condamnation dépendent d'une expertise ? Quand le résultat d'un calcul ou d'une démonstration recèle des conséquences vitales pour un homme, l'honnêteté, la rigueur, et parfois l'humilité ne sont-elles pas obligatoirement de mise, au delà de tous les intérêts corporatistes ?

Dans le bureau du juge d'instruction, le dossier d'une grande affaire va rapidement prendre du volume et les différentes pièces et documents remplir d'innombrables classeurs. Dès lors, la recherche et la compréhension de l'ensemble du dossier dépasseront très souvent les possibilités d'un tribunal, lequel basera en grande partie ses convictions sur les explications **résumées** des experts. Leur pouvoir devient dès lors très important, voire capital, parfois exorbitant, puisqu'ils vont sélectionner les mots et les idées lors de leurs démonstrations devant une cour. Ils accentueront tel aspect ou passeront rapidement sur tel autre, parfois en toute bonne foi, mais comme un esprit scientifique ne fonctionne pas toujours comme celui d'un lettré, ou d'un juriste, l'incom-préhension peut très facilement s'installer ! Personne ne voudra mettre en doute l'intervention des experts, par manque d'arguments techniques parfois, aussi par crainte du ridicule, mais en définitive, surtout parce que les experts sont au dessus de tout soupçon !

Le commun des mortels, peu au fait d'une technologie pointue, ne pourra pas non plus saisir, et encore moins critiquer un volumineux rapport technique, jamais lu. Impossible aussi pour les journalistes, à qui on distille souvent une information très résumée pour la rendre plus « digest », de pouvoir lire et comprendre les centaines ou les milliers de pages d'un rapport officiel issu d'années d'enquête.

Choisis par un juge d'instruction, confortés dans leur action par les conclusions de ce même juge, les experts arrivent devant le tribunal pleins de certitudes avérées, prêtes à être déversées sur un auditoire en admiration devant le puits de science qu'il devine en eux.

Qui peut encore détecter une erreur de raisonnement, un oubli, une faille ?

Pourtant, un raisonnement scientifique se doit de respecter quelques règles simples, comme par exemple, être reproductible par un autre expert. Il doit également être basé sur les lois générales de la physique, de la chimie, de la mécanique, ou d'autres, mais dans TOUS les cas, ne JAMAIS se trouver en contradiction avec elles, sous peine

d'avoir une valeur nulle ! Une démonstration scientifique doit encore être sans faille aucune sous peine encore de nullité.

Un seul signe + ou - mal placé rend l'ENSEMBLE complètement faux !

Pour conclure scientifiquement donc, rien, absolument rien ne peut être laissé au hasard !

Affirmer tout simplement n'est pas une « preuve scientifique ». Démontrer en omettant un « détail » important de l'hypothèse de travail n'est pas non plus « scientifique », bien évidemment.

Enfin expliquer en long et en large les dix premiers points d'un événement en passant sous silence le onzième que l'on n'arrive pas à expliquer est encore moins « scientifique » !

Dans tous les cas, tenant compte de toutes les objections soulevées, il s'agit de démontrer d'une manière totale, absolue et incontestable l'exactitude des faits. C'est la règle de base pour assurer la crédibilité du démonstrateur !

Un travail complet donc, de très haut niveau et de longue haleine, qui se doit d'accepter avec humilité l'idée que chacun peut se tromper, et que l'erreur reste toujours le critère de l'humain.

Quel expert peut être absolument sûr qu'il ne trouvera pas plus expert ou plus compétent que lui demain ou plus tard ?

Quel expert, ainsi conforté dans ses certitudes par des magistrats ignorants d'un domaine, ne va pas avoir tendance à mépriser les capacités de compréhension et d'analyse de tous ceux qui n'ont pas réussi à obtenir le même label d'expert officiel ?

* * *

Quelques semaines après les critiques de Michel Asseline et des syndicats de pilotes vis à vis du rapport judiciaire Auffray-Bourgeois, madame le juge Marchioni décide le 11 janvier 1990 de nommer un nouveau collègue d'experts. Il semble qu'elle aussi a des doutes sur la qualité d'un travail incomplet et le bien-fondé des conclusions du premier collègue, sans parler bien sûr, de leurs explications embrouillées sur de nombreux points.

Madame Marchioni précise dès à présent que le nouveau collègue sera très probablement composé de deux ou trois personnes **dont l'une de nationalité étrangère**, comme le réclament les syndicats ! Ces experts « *devront notamment enquêter sur l'authenticité et*

l'intégrité des bandes d'enregistrement des paramètres de vol, sur les transcriptions qui en ont été faites ainsi que sur les conditions d'accélération des moteurs». Des points restés obscurs malgré un an et demi d'instruction et les conclusions de plusieurs rapports. Des bruits courent qu'un laboratoire étranger pourrait également être requis.

Tout le monde attend à présent avec impatience les noms de ces nouveaux experts !

Les passagers et le pilote

Et voilà Norbert Jacquet qui fait à nouveau parler de lui ! Il tient une nouvelle conférence de presse le 18 janvier à Paris sur « *les véritables causes de l'accident de Mulhouse* ».

Devant quelques journalistes, Norbert Jacquet, suspendu de vol pour « raisons mentales » et depuis lors licencié d'Air France, dénonce les « incohérences » du rapport Béchet. Selon lui, il « faut attaquer Airbus en son cœur économique et technique ». Il dénonce en bloc l'erreur de l'altimètre de l'avion et le non fonctionnement des moteurs expliqué par les arbres coupés à différentes hauteurs, mais surtout, il insiste sur l'informatique qui a ordonné à l'A 320 de piquer alors que le pilote lui demandait de remonter.

Les comptes-rendus dans la presse sont un peu sarcastiques, mais les arguments opposés par les journalistes demeurent malgré tout très simplistes, donc peu crédibles !

Un coup d'épée dans l'eau ?

* * *

Le 2 février 1990 paraît être un jour comme les autres au tribunal de Mulhouse. Madame le juge Marchioni se réjouit de partir en congé pour deux semaines dès le lendemain. Seule petite interrogation : Que va devenir le dossier du crash de l'Airbus durant ce temps ?

Le président du tribunal, Emile Schirer y a déjà pensé dans le secret de son bureau et il décide de l'attribuer au juge des affaires matrimoniales.

Choqué par cette désignation dans un dossier aussi complexe, le doyen des juges d'instruction Germain Sengelin saisit la chambre d'accusation de Colmar. Mais le président Emile Schirer prend prétexte d'une décision des magistrats du siège pour maintenir qu'il est plus opportun de confier le dossier à madame Bischoff, juge à mi-temps aux affaires matrimoniales et donc spécialiste des divorces, qu'à l'un des trois juges d'instruction en fonction à plein temps.

Le syndicat de la magistrature, dans un communiqué, s'étonne de cette mesure et précise que : « *Cette décision ne semble pas relever d'un souci d'une bonne administration de la justice* »

Comprenne qui pourra !

Avant de quitter son bureau, Madame Marie-Catherine Marchioni trouve toutefois le temps de désigner le nouveau collège d'experts : Max Venet et Jean Belotti, tous deux commandant de bord à Air France et anciens responsables syndicaux au SNPL. Il n'est désormais plus question du troisième expert étranger et le juge se satisfait de ce simple duo.

Si les syndicats se réjouissent de cette désignation, l'administration et les industriels le font beaucoup moins. Mais Max Venet et Jean Belotti ne sont-ils pas tous deux inscrits parfaitement légalement sur la liste des experts officiels ?

* * *

13 février 1990

Un Airbus A320 d' « Indian Airlines » à destination de Bangalore, s'écrase à l'atterrissage par très beau temps. Un commandant de bord en formation, au poste de copilote, veut remettre les gaz à basse altitude, mais l'avion continue de descendre, rebondit sur le sol et s'écrase dans les arbres malgré une reprise en main de l'instructeur, un commandant de bord chevronné.

Triste bilan : 90 morts dont plusieurs affreusement mutilés par le choc. Les journaux indiens vont faire paraître d'horribles photos des victimes dans leurs différentes éditions. Parmi les 57 rescapés, une française qui prendra plus tard, contact avec nous.

L'ensemble de la presse en France fait aussitôt le parallèle avec notre accident. Même avion, basse altitude aussi, manque de reprise des moteurs malgré l'ordre du pilote et commandant de bord chevronné dans les deux cas. Un pilote d'Air France, membre du SNPL se permettra pourtant de dire à la télévision :

- *C'est comme si on donnait une « Rolls » à un conducteur de chameaux !*

Le président du syndicat des pilotes indiens, le prince Dandona est proprement scandalisé et répliquera vertement:

- *Nous sommes peut-être des chameliers, mais l'Inde a su fabriquer la bombe atomique !*

Indian Airlines interdit immédiatement de vol les 15 Airbus A320 de sa flotte !

Airbus Industrie s'étonne de cette décision des autorités indiennes puisque aucun motif technique n'est mis en avant pour l'instant, et déplore aussi que son équipe sur place n'ait pas pu avoir de copie du CVR (enregistreur des conversations). Pire ! La commission française est chassée des lieux de l'accident.

Depuis Paris, Jean-Michel Agron, consulté par le gouvernement indien, conseille au Premier Ministre *de ne pas laisser des étrangers toucher aux boîtes et de s'assurer que quelqu'un restera près d'elles jusqu'à l'impression des listings !*

Rapidement, les enregistreurs vont partir pour le Canada, accompagnés par deux officiers, dont un général, qui vont littéralement « coucher » à côté de leurs précieux colis jusqu'au dépouillement.

En rétorsion, quelques semaines plus tard, Jean Pierson, grand patron d'Airbus Industrie, va écrire au Conseil de l'Ordre pour demander la radiation de l'ordre des avocats pour Jean-Michel Agron. Il réclame en plus des millions de dollars de réparation.

Le Barreau de Paris ouvrira une action disciplinaire, mais qui sera « sagement » classée !

En France, Daniel Tenenbaum, toujours Directeur de la DGAC, refuse d'arrêter les A 320 d'Air France et d'Air Inter malgré l'insistance des syndicats de pilotes, s'appuyant en cela sur les premiers éléments de l'enquête.

Pierre Gille, président du SNPL, déclare :

« Quatre vingts A 320 volent aujourd'hui dans le monde. Or deux appareils se sont déjà écrasés (...) Un tel taux d'accidents, qui n'avait jamais été atteint dans l'aviation civile, remet en cause la fiabilité de l'A 320. »

Xavier Barral, expert au sein du SNPL, et pilote lui-même d'A 320, est plus nuancé :

« J'estime que la fiabilité de l'Airbus A 320 ne doit pas être remise en cause. Comme tout avion récent, il est victime de « maladies de jeunesse ». Il est vrai qu'Airbus Industries cherche à les taire. (...) Tout va bien lorsque les conditions de vol sont normales. (...) En cas d'urgence, le pilote fait toujours appel à son expérience passée. L'automatisation se révèle alors gênante, car le pilote a besoin de sensations tactiles et le constructeur a largement omis de prévoir « le dialogue homme-homme » toujours nécessaire. C'est le problème

d'interconnexion entre les deux commandes, il manque toujours une information entre le pilote et le copilote ».

En conclusion, le SNPL donne pour consigne stricte aux équipage de refuser désormais de décoller si tous les systèmes de l'avion ne sont pas parfaits, jusqu'au moindre voyant !

Jean-Paul Croizé, le spécialiste aéronautique du « Figaro » souligne dans un éditorial que « *Le problème vient essentiellement du concept de l'A 320 équipé d'un supersystème de sécurité qui semble se retourner contre lui : il s'agit des fameuses « butées électroniques », c'est à dire des programmes amenant les ordinateurs de bord à refuser d'exécuter les commandes trop brutales ».*

Alain Faujas, spécialiste au « Monde » défend l'A 320 en soulignant qu'un Boeing 737 de la même compagnie Indian Airlines s'est écrasé à Bangalore deux ans auparavant sans créer aucune polémique malgré 130 victimes ! Et de s'interroger sur *l'opportunité de vendre des avions aussi sophistiqués à des pays culturellement et économiquement trop mal armés pour les exploiter en toute sécurité !!!*

Il conclut que le dernier-né de Boeing, le 747-400, pourtant moins sophistiqué, essuie les mêmes plâtres informatiques que l'A 320 !

Apparaît encore une autre polémique, politique cette fois, sur le contrat d'achat des Airbus A 320 et d'éventuels « pots de vin », versés au gouvernement indien de Rajiv Gandhi de l'époque pour préférer l'avion européen au Boeing 737 !

Comment s'y retrouver au milieu de ces accusations tous azimuts ? Une enquête-accident sur un Airbus A 320 doit-elle obligatoirement entraîner une série de méfiances générales ?

Un mois après le crash, les journaux indiens accusent les moteurs de l'avion ! Si la vitesse était effectivement faible à 50 mètres de hauteur, l'ordre de remise des gaz a eu lieu 7 secondes avant l'impact, donc suffisamment tôt si par la suite, les moteurs étaient repartis correctement !

Les mêmes journaux indiens dévoilent aussi le contenu du CVR, l'enregistreur de conversation et font parler le commandant de bord stagiaire : « *Boss, il tombe !* », puis tout de suite après, « *Boss, il continue de tomber !* » et finalement : « *Boss, on descend toujours ! Oh, merde...* ».

En juillet 1990 enfin, six mois plus tard, le groupe d'expert indiens, dans un rapport de 600 pages, conclut définitivement à une erreur humaine dû à un manque de formation des équipages et des techniciens. Un entraînement spécial et plus poussé est préconisé.

Une partie de la flotte d'A 320 est dès lors remise en service et quelques mois plus tard tous les autres avions suivront. De plus, le ministre de l'aviation civile indienne décide de lever ses options sur les 12 appareils commandés, mais bloqués depuis l'accident à Toulouse.

* * *

Le 11 mars 90 se tient à Mulhouse l'assemblée générale de l'association. Le règlement des indemnisations est bien sûr à l'ordre du jour. Si les choses sont quasiment réglées pour les passagers indemnes, dès que des blessures sont prises en compte les tractations sont toujours aussi difficiles avec Air France et son assureur, la CAMAT. Les différents avocats se battent mollement dans une affaire qui semble les intéresser de moins en moins. Ils poussent très souvent les victimes à accepter sans discuter les offres faites, arguant qu'un tribunal risque fort d'être encore moins généreux. Ces mêmes avocats « oublient » de communiquer les différentes pièces du dossier à leurs clients. Quand au juge d'instruction c'est à se demander s'il a connaissance de notre existence, en tant qu'association.

Pourtant, nous voulons savoir ce qui s'est passé, réellement passé, ce 26 juin 1988 ! Pourquoi notre avion s'est écrasé ? Pourquoi trois personnes, dont deux enfants ont péri dans le brasier ? Pourquoi l'enquête piétine, alors qu'elle dispose d'enregistreurs intacts, de plusieurs séquences vidéo uniques, de témoignages si nombreux que la justice renonce à interroger tout le monde ?

Pourquoi ? Mais pourquoi donc ?

Personne ne veut ou ne peut nous répondre ?

Personne n'éprouve le besoin de nous informer ?

Une idée simple germe alors dans l'esprit de plusieurs membres de l'association : les pilotes !

Afin de comprendre et de saisir une vérité qu'on nous refuse, demandons à ceux qui cherchent à connaître les causes de notre accident, comme nous, de nous expliquer ce qu'ils savent !

La proposition de rencontrer les pilotes est faite alors à l'ensemble des membres présents à l'assemblée générale. Réponse positive unanime, sauf deux abstentions.

Invitation est donc faite à Pierre Mazières qui la refuse cette fois, et à Michel Asseline qui l'accepte pour le 31 mars.

* * *

En ce mois de mars, le mensuel « Science & vie » fait paraître un dossier : « *Airbus A 320 : quand l'électronique s'affole, les crises de nerf de l'A 320* ».

Près d'une dizaine de pages d'analyses pointues décrivent un « *avion mis en service avant d'être au point* », témoin, le grand nombre d'incidents pendant sa première année d'exploitation, et la suspicion créée à vouloir déclarer avec empressement les pilotes responsables d'un accident avant toute enquête, à preuve, une expertise après accident faite par le constructeur des moteurs, pourtant juge et partie.

De nombreux dessins techniques au fil des pages décrivent les « *pannes et dangers inventés par l'ordinateur* », ou la fiabilité insuffisante de nombreux accessoires. Inacceptable. Le tout basé sur un rapport d'exploitation d'Air France. Un dossier terrible qui conclut : *L'ensemble de ces éléments pourrait donc laisser croire que vitesse et précipitation auraient été confondues !* (...dans la mise en ligne. Ndr)

Ajouté aux prises de positions du SNPL après l'accident de Bangalore et la polémique sur Habsheim qui entraîne actuellement une contre-expertise, cet article est la goutte d'eau de trop aux yeux d'Airbus Industrie !

« *Le patron d'Airbus tire sur les pilotes* » et « *Airbus Industrie rompt avec le SNPL !* » titrent les journaux et les agences de presse ce 29 mars 90. Bernard Ziegler, le Directeur technique du consortium dénonce « la trahison » du SNPL pour avoir critiqué l'A 320 après l'accident de Bangalore, et enfonce le clou : « ***Un pilote de ligne n'est pas plus expert en certification d'avions à réaction qu'un chauffeur de taxi en construction automobile*** » Il refuse d'autre part de se rendre aux assises nationales des pilotes de ligne organisées au mois d'avril et qualifie l'article de « Science & Vie » de : « *tissu de conneries* ».

Bernard Ziegler ajoute que « *la question de renforcer les protections face à d'éventuelles erreurs humaines est légitimement po-*

sée !, et puis encore que, s'il existe des pannes comme sur tous les appareils, aucun exemplaire d'A 320 ne nous a été rapporté par une compagnie aérienne. La régularité de fonctionnement de l'A 320 atteint 98%. ! »

Contrairement aux usages, c'est le magazine « Science & Vie » qui réclame un droit de réponse pour Bernard Ziegler, afin « *qu'il détaille sa forte pensée* ». Une véritable inversion des rôles ! Finalement, dans une longue lettre, le directeur technique d'Airbus réfute point par point l'article du magazine qui fait paraître ce texte le mois suivant, agrémenté de contre-explications !

Il ressort que l'article de Science & Vie est si solidement documenté que les arguments d'Airbus Industrie tombent mal ou bien sont en dehors du sujet.

Est-il donc impossible en France d'émettre un avis critique documenté sur un produit national sans être aussitôt accusé d'être anti-français ? Le fait pour un constructeur d'affirmer haut et fort que tout est bien suffit-il à prouver que le produit fabriqué a rejoint et a égalé le projet rêvé ?

A mes yeux de citoyen et de journaliste, un article comme celui de « Science & Vie » enrichit le dialogue indispensable à tout progrès ! Au constructeur de modifier éventuellement ce qui doit l'être pour la plus grande satisfaction de tous, mais surtout la meilleure sécurité des passagers du transport aérien.

* * *

Arrive la date du 31 mars 1990. Michel Asseline m'a téléphoné la veille, un peu inquiet à l'idée de rencontrer les passagers. Quel accueil vont-ils me réserver ? me demande-t-il. Je tente de le rassurer en lui rappelant que ce sont les passagers eux-mêmes qui ont demandé cette entrevue, mais évidemment qu'une telle rencontre n'est pas sans risques pour lui, car une personne opposée à ce contact peut, c'est vrai, toujours se manifester. De toutes façons, il faudra bien qu'un jour, il regarde ses passagers en face, dans les yeux. De mon côté, je suis persuadé que ce jour est arrivé !

Je vais l'attendre à la gare et nous partons ensemble vers l'auberge, lieu du rendez-vous. Durant tout le trajet, perdu dans ses

pensées, il ne dit rien. Nous sommes un peu en avance. Tant mieux, car il est préférable d'accueillir les invités que d'arriver bons derniers. Je sens transparaître chez Michel Asseline une appréhension grandissante au fur et à mesure que l'heure avance. Nous nous tenons debout dans le hall d'entrée lorsque la porte s'ouvre sur la première personne qui s'arrête quelques instants en nous voyant, avant de se diriger vers moi.

- Bonjour, monsieur Boetsch, comment allez-vous ? Et, sans attendre la réponse, continue, tournant la tête :

- Vous êtes bien le Commandant Asseline, n'est-ce pas ? Ça me fait plaisir de vous serrer la main !

Et elle joint le geste à la parole. Michel Asseline se décripe immédiatement :

- Moi aussi, madame, je suis très heureux de vous rencontrer.

- Mais, commandant, il fallait venir nous voir avant ! rétorque-t-elle avec un formidable aplomb et un inimitable accent alsacien. Vous savez, je suis prête à remonter avec vous dans un avion quand vous voudrez !

Avant que le pilote ne puisse répondre, une autre personne entre et se dirige immédiatement vers nous.

- Je peux vous appeler commandant ?

- Oui, bien sûr, répond l'intéressé.

- Alors, bonjour commandant, je suis content que vous soyez là. J'ai toujours eu confiance en vous ! Je peux vous serrer la main, bien sûr ? C'est très aimable à vous de venir nous voir jusqu'ici, à Mulhouse.

- Mais non, c'est plutôt moi qui dois vous remercier d'accepter de me recevoir !

Bientôt, un groupe de personnes se forme autour de nous. Je ne dis rien. Je n'ai d'ailleurs rien à dire tellement les choses se passent naturellement et simplement entre le pilote et ses passagers. Chacun veut rester tout près, ajouter quelques mots, quelques réflexions pour se montrer plus sympathique encore. Les passagers, victimes au départ, presque coupables depuis leurs revendications auprès d'Air France, cherchent quelqu'un à qui se raccrocher, quelqu'un qui les écoute, qui prend leur problèmes en compte, quelqu'un enfin qui leur est sympathique, tout naturellement !

Comme les Alsaciens savent si bien le faire, ils ouvrent tous leur cœur à celui qu'ils ont décidé d'accepter parmi eux. A partir de cet instant, bien malin celui qui les fera changer d'avis !

Quelques instants plus tard, la cinquantaine de personnes présente s'installe en papotant le long d'une enfilade de tables recouvertes de papier blanc. Je prends la parole quelques instants :

- Notre rencontre est une première dans les annales de l'aviation. Jamais, en effet, de telles circonstances ne se sont trouvées réunies : des rescapés en grand nombre originaires d'une même région, un équipage survivant, et enfin, des questions suffisamment cruciales sur les causes de notre accident pour unir nos efforts, les passagers et les pilotes, afin de comprendre et d'expliquer ce qu'il s'est réellement passé le 26 juin 1988 à Habsheim!

Si Pierre Mazières, le copilote, n'a pas pu être des nôtres aujourd'hui, il vous promet de venir lors de la commémoration en juin prochain. Michel Asseline, lui, est là, comme vous en avez exprimé le désir et prêt à répondre à toutes nos questions !

Michel Asseline prend la parole à son tour :

- Je suis sorti de l'avion pour comprendre ce qui s'est passé, et je dois la vérité à mes passagers, à vous tous! J'ai péché certes par orgueil en faisant confiance à l'avion. Mais c'est comme le Titanic, on disait qu'il ne pouvait pas couler !

Face à lui, un auditoire qui écoute avec la plus grande attention celui qui enfin, parmi tous, leur explique ce qu'il sait. Michel Asseline parle longtemps de la trajectoire, de la préparation du vol, d'Air France, et puis aussi de l'enquête, ou plutôt des enquêtes et de leurs conclusions, avec leurs nombreux points d'ombres et les interrogations qui subsistent, plus nombreuses encore.

L'atmosphère devient bon enfant et les questions fusent, jamais esquivées :

- Pourquoi avez-vous pris ce premier virage assez sec ?

- Pourquoi êtes-vous descendu si bas ? N'avez-vous pas vu les arbres ? Pourquoi est-ce qu'on n'est pas remonté avant les arbres ?

- Les trois morts ! Vous n'avez vraiment rien pu faire pour les sauver ?

- C'est vrai que l'altimètre était faux ? Que les moteurs n'ont pas fonctionné ?

- Est-ce que la justice peut rester objective face à toutes les pressions ?

Des questions précises et pertinentes, souvent inattendues d'ailleurs de la part de non-spécialistes ! Michel Asseline ne possède pas toutes les réponses que ses passagers et lui-même attendent depuis le début de l'enquête ! Aussi, tout le monde renvoie au juge Madame Marchioni, ainsi qu'aux nouveaux experts les explications finales.

Ce jour là, une confiance totale est de mise face à cette nouvelle enquête de la justice !

La télévision, les radios et la presse écrite sont venus en force. Tous les journalistes écoutent tranquillement les questions et les réponses, mais ouvrent soudainement toutes grandes leurs oreilles lorsque Michel Asseline évoque d'anciennes tractations avec Air France qui lui proposait un million de francs et une licence de pilote dans un pays lointain afin de se faire oublier et peut-être aussi comme prix de son silence.

Plus que la rencontre unique entre un pilote et ses passagers, c'est ce « petit million » qui intéressera plusieurs médias. Quelle déception, et quelle tristesse !

12

Le dossier quitte Mulhouse

Entre temps, je poursuis mes démarches d'indemnisation. J'ai préféré choisir l'avocat de l'association pour défendre mes droits, simplicité oblige !

Dès janvier 1989, une première demande d'acompte est faite auprès de Maître Garnault, avocat d'Air France.

Pas de réponse !

Durant cette période, j'ai déjà subi deux expertises, l'une décidée par le tribunal, l'autre par mon employeur avant la reprise de mon travail, mais ces deux rapports ne satisfont pas Air France.

Un troisième expert « choisi » en commun par les avocats m'examine en avril. Ses conclusions sont nettement en retrait. Mon conseil m'écrira même : *Le médecin légiste n'a pas été « généreux » avec vous !*

Il est vrai que le temps a fait son œuvre, et qu'au bout de dix mois, grâce à l'aide efficace de mon kiné, je vais mieux, malgré une raideur de la colonne vertébrale qui ne me quitte pas.

Au mois d'avril, je décide de profiter de l'offre de voyage d'Air France. Rien de tel pour me changer les idées !

* * *

Durant plusieurs années, j'ai été marié avec une Tahitienne, qui est retournée « vivre au pays » après sept années de vie commune emmenant avec elle notre fille Mareva. Malgré l'ardent désir de revoir Tahiti depuis un premier voyage dans cette île il y a près de vingt ans, je n'y suis plus jamais retourné. J'ai souvent pensé à cette destination lointaine, mais uniquement comme un rêve inaccessible. L'occasion est à présent trop belle pour revoir ce petit paradis.

Dans l'avion qui m'emmène à l'autre bout du monde, je rencontre plusieurs autres passagers de Habsheim qui ont eu la même idée, au même moment que moi. C'est presque un petit voyage de groupe en quelque sorte. En classe « Le Club », intermédiaire entre l'Economique et la Première, Air France, sans nous reléguer au plus bas niveau, n'a pas non plus jugé nécessaire de faire de nous des VIP !

Après plus d'une vingtaine d'heures de vol et une escale à Los Angeles, notre destination approche, perdue au milieu de l'immensité du Pacifique sud. La voix suave de l'hôtesse retentit alors dans les haut-parleurs du Boeing 747 : « Nous allons commencer notre descente vers l'aéroport de Tahiti-Faaa.... ».

Une tendre émotion me saisit alors, les battements de mon cœur s'accroissent à l'énoncé de ce nom qui a occupé mes pensées depuis si longtemps. Un vœu enfin exaucé ! Et dire qu'il aura fallu cet horrible accident pour que je sois là, aujourd'hui, assis dans cet avion en train

de descendre vers Tahiti. J'avale le peu de salive qui me reste dans la bouche en scrutant la nuit à travers le hublot pour tenter de deviner les lumières de l'île.

« *Attachez vos ceintures, redressez le dossier de vos sièges et éteignez vos cigarettes, nous allons nous poser dans quelques instants !* » reprend la voix de l'hôtesse !

Ca y est ! On arrive !

L'avion descend toujours. Enfin apparaissent des lumières, les premières ! Elles défilent, de plus en plus nombreuses et de plus en plus visibles. J'essaye de voir, de reconnaître et de deviner quelque endroit perdu dans mes souvenirs. Impossible, ça va trop vite ! Et l'avion descend encore !

Une ultime secousse, les roues touchent enfin la piste et les réacteurs rugissent pour stopper le mastodonte.

Quelques minutes plus tard, lorsque s'ouvrent toutes grandes les portes du « jumbo », la chaleur tropicale nous saisit immédiatement. Le parfum délicieux des fleurs m'enveloppe et me grise en descendant les interminables marches de l'escabeau d'Air Tahiti. Les danseuses d'un groupe folklorique tahitien, un magnifique sourire aux lèvres, nous posent délicatement une fleur de tiare sur l'oreille :

« *Ia orana ! Bienvenue !* »

La musique tahitienne d'un petit orchestre local joue ces mélodies si typiques qui nous charment durant les quelques dizaines de mètres à franchir vers l'aérogare sur le fronton duquel est inscrit en lettres lumineuses : Tahiti Faaa.

Là bas, derrière la vitre, au delà de la douane, je distingue le visage de Mareva qui m'attend. En me reconnaissant, elle me fait un grand geste de la main, en souriant. Je lui réponds par un grand « Bonjour ! J'arrive ! », des paroles qui resteront muettes pour elle car elles ne franchiront jamais cette paroi de verre.

Dans l'aérogare, la chaleur lourde et moite n'est que partiellement compensée par les quelques ventilateurs qui tournent lentement au plafond et les vêtements me collent déjà à la peau. Lorsqu'enfin les formalités remplies, je passe la douane, je suis immédiatement couvert de colliers de *tiare*, cette fleur unique et symbole de Tahiti, aux arômes si forts et si envoûtants. Toute mon ancienne famille est là pour fêter mon arrivée et m'offrir des parures de fleurs multicolores. Des larmes de joie et d'émotion rougissent mes yeux fatigués par le voyage et le décalage horaire, mais aussi par l'aboutissement d'un rêve !

Durant quelques instants, je suis seul au monde, transporté par un sentiment quasi voluptueux !

Dans les jours qui suivent, l'enchantement est complet à Tahiti, puis à Moorea, l'île voisine. Baignade, bronzage, décontraction totale ! De vraies vacances ! Mais deux jours plus tard, alors que je navigue en pirogue tahitienne à balancier dans les eaux limpides du lagon, je distingue sur la rive quelqu'un qui me fait de grands signes. Que se passe-t-il ?

Je m'approche et une jeune Tahitienne employée de l'hôtel m'annonce de sa voix chantante: « Y a un coup de téléphone pour vous au bar ! »

Ce n'est pas vrai ! Mais qui donc peut bien me relancer ici ?

L'explication est pourtant simple : à Tahiti, tout se sait, se dit et se raconte. Mon arrivée et mon voyage comme victime du crash ne sont pas passés inaperçus et RFO (Radio France Outre-Mer) veut m'interviewer en direct sur l'accident !

Le lendemain, donc, je prends le bateau, un vieux ferry d'âge indéterminé, pour gagner Tahiti où je me retrouve dans un studio climatisé en train de raconter une fois de plus le crash de Habsheim devant ce micro d'une radio à l'autre bout du monde. L'intérêt est manifeste, même ici. Mais est-ce l'accident lui-même et le récit vécu d'un rescapé ou plutôt la polémique qui en a résulté qui intéresse le public ? Je ne sais pas !

Durant mon séjour, je vais rencontrer plusieurs fois les autres passagers arrivés par le même avion que moi. Ils ont pour la plupart choisi de faire un périple ou un circuit dans les îles, mais nos chemins se croisent inévitablement.

Il est vrai qu'en Polynésie, seules les montagnes ne se rencontrent jamais!

* * *

Vendredi 13 avril 1990, Michel Asseline demande à être reçu d'urgence par le juge d'instruction du tribunal de Mulhouse pour des faits nouveaux et importants.

Ce jour est férié en Alsace, comme tous les vendredis saints, avant veille de Pâques et l'ensemble des administrations est fermé. Parisien, le pilote ne le sait pas et tombe sur le juge de permanence, Germain Sengelin !

Il y a quelques jours, au cours d'une émission de la télévision anglaise, « Channel 4 », consacrée au crash de Habsheim, Pierre Mazières et lui ont remarqué une séquence sur les « boîtes noires » entreposées dans le coffre de la voiture du Préfet le soir du crash. Or il leur semble que les enregistreurs aux mains de la justice ne sont pas identiques ! Une vérification s'impose donc le plus rapidement possible.

Vendredi saint, donc, Michel Asseline pénètre dans le tribunal désert et se rend aussitôt dans le bureau du juge où ont été requis la greffière et un photographe de la police judiciaire.

Posés sur une table, les deux enregistreurs attendent !

Un examen détaillé commence alors sous la direction du juge de permanence Germain Sengelin. L'espacement des deux bandes blanches est différent des boîtes du film, les scellés sont rompus, la peinture écaillée, les arêtes abîmées, et l'usure apparente est disproportionnée par rapport aux quelques 25 h de vol seulement et aux trois jours d'exploitation de l'avion accidenté. Ce sont de « vieilles boîtes » !

Tout cela est bien différent de l'aspect des enregistreurs sur la séquence télévisée de « Channel 4 » où les boîtes paraissent comme neuves.

Une série de photos est prise par l'officier de police judiciaire et l'ensemble des remarques est noté scrupuleusement par la greffière !

A la demande de Michel Asseline, les deux enregistreurs aux mains de la justice sont mis en sécurité dans le coffre d'une banque de la région. Le procès verbal, accompagné des photos de la séquence de « Channel 4 » auquel viendront s'ajouter rapidement celles prises aujourd'hui, est ajouté à la procédure.

Le week-end pascal passe tranquillement et madame Bischoff, juge par intérim du dossier Airbus, arrive au tribunal pour reprendre ses activités mardi matin. Grosse colère de sa part lorsqu'elle apprend ce qui s'est passé vendredi, en son absence. Elle saisit aussitôt la chambre d'accusation pour faire tout annuler, suivie en cela par le parquet.

Il n'y avait aucun caractère d'urgence ! estime-t-elle.

Pourtant, c'était bien la première occasion idéale de déterminer s'il y a eu, oui ou non substitution des boîtes !

L'amour propre et la tracasserie procédurale donnent vraiment l'impression de primer sur la recherche de la vérité. Une certaine volonté d'occulter l'origine des enregistreurs apparaît dès lors aussi comme une réelle possibilité.

Le parquet général de la cour d'appel de Colmar renchérit en demandant le dessaisissement du juge de Mulhouse, madame Marchioni, sous prétexte que « de nouveaux risques d'ingérence dans la procédure ne sont pas à exclure pour l'avenir ! ».

Germain Sengelin se sent directement visé, bien sûr, et répond vertement :

- Comme me l'ont dit des hauts magistrats de l'inspection générale de la justice, dans le monde institutionnel, les prises de position imbéciles sont toujours le fait de petits esprits.(...) Pour ma part, je ne suis au service de personne d'autre que du peuple français et de la vérité. Je suis absolument stupéfait de constater une nouvelle fois que l'on ose, au lieu de rechercher la vérité, se livrer à des manoeuvres de diversion. (...) Mettre en cause les mesures que j'ai prises ce vendredi saint, en parlant d'ingérence, relève de la forfaiture ! (...) Il faut mettre fin à ce type de réaction d'un pouvoir judiciaire qui s'aplatit devant les pouvoirs industriels et politiques !

Par ailleurs, le juge Germain Sengelin estime qu'il préférerait que les justiciables ne sachent pas comment sont conservées les pièces sous scellés dans la justice française.

Les avocats des parties civiles, unanimes, affirment leur volonté de voir l'instruction rester à Mulhouse.

L'éditorialiste des DNA n'hésite pas à écrire :

« Une haute administration qui prononce un verdict dès le début de l'enquête, un constructeur qui défend son avion, un motoriste qui défend ses moteurs, un pilote qui, à son tour, accuse, et des magistrats qui s'entre-déchirent dans les arcanes de la procédure.....Décidément, l'affaire de l'Airbus de Habsheim ressemble à un très mauvais feuilleton..

Et si l'on veut à tout prix rester légaliste, que constate-t-on ? Que l'affaire de Habsheim est jetée sur la place publique au mépris de toutes les règles qui caractérisent le secret de l'instruction. (...) Reste à savoir quelle serait l'attitude de la justice si, dans l'affaire X ou dans l'affaire Y, les parties en cause se permettraient de divulguer et de commenter le quart de la moitié des informations qui concernent l'instruction, à l'exemple de Habsheim !

* * *

Entre-temps, courant mai 1990, le SNPL et Christian Roger, commandant de bord B 747, éditent un rapport intitulé : « L’Affaire ! » qui débute ainsi : *Ce siècle a commencé avec le scandale de l’affaire Dreyfus. Il va se terminer avec celui de l’affaire Airbus.*

Plus de vingt pages d’analyses décortiquent les premières conclusions des enquêteurs officiels et soulignent la totale incohérence des paramètres du vol avec ceux de l’avion et des moteurs.

Un tel système ne peut PAS fonctionner !

Des analyses techniques très pointues expliquent et démontrent un nombre impressionnant d’éléments incompatibles avec les thèses officielles !

Conclusions : Seules des modifications après coup des enregistrements pour masquer quelques secondes gênantes, peuvent expliquer toutes ces anomalies !

* * *

Le 21 juin 1990, à quelques jours du second anniversaire de l’accident, la chambre d’accusation de Colmar décide de dessaisir madame Marchioni et de transférer le dossier à Colmar au cabinet du premier juge d’instruction, le doyen François Guichard.

En même temps, elle annule les actes effectués par le juge Sengelin ce fameux vendredi 13, des actes qui, rappelons-le, avaient le pouvoir de lever le doute quand à l’authenticité des enregistreurs !

Dans ses attendus, l’arrêt de la chambre d’accusation indique que les actes effectués par le juge Sengelin sont *de nature à imprimer à l’instruction, à tort ou à raison, une dimension et une direction tout à fait nouvelles qui, apparemment, étaient loin de concorder avec les vues du magistrat en charge de ce dossier* (il s’agit bien de Mme Bischoff, juge aux affaires matrimoniales, en charge du dossier le vendredi 13. Ndr)

L’avocat de Michel Asseline, Maître Agron annonce aussitôt se pourvoir en cassation, affirmant d’autre part qu’il « *a été victime d’un cambriolage dans son cabinet parisien. Tous les procès-verbaux ayant trait à ceux qui ont manipulé les enregistreurs de vol ont été dérobés. Cette subtilisation, qui a été faite par des « experts », fait suite aux*

menaces de mort dont j'ai été victime à mon cabinet et à mon domicile ! ».

Qui, à ce stade, peut être assez crédule ou naïf pour croire que cette affaire ressemble aux autres ? Comment la justice peut-elle encore convaincre quiconque qu'elle recherche la vérité avant tout ? L'accident de Habsheim, qui ressemblait à une affaire d'Etat depuis quelques temps, en devient une de fait, à présent ! Plus personne de sensé ne peut plus être dupe !

* * *

Le 26 juin en fin d'après midi, environ 120 personnes, dont une grande partie de passagers, assistent à l'office religieux dans la petite église du village de Habsheim. Des hommes et des femmes sont venus se recueillir à la mémoire des trois victimes mortes dans le crash d'un A 320 et penser encore et toujours à cette chance formidable, presque insolente de tous les autres, les rescapés.

« Beaucoup n'arrivent pas à réaliser ce qui est arrivé voici deux ans. Ce soir, c'est le souvenir et l'amitié ! Pourquoi ce drame ? Qui peut répondre à cette terrible question ? Dire ce pourquoi, ce n'est pas un blasphème ! » a expliqué le curé de Habsheim.

Au second rang de l'assistance, en costume sombre, deux hommes sont aujourd'hui présents, invités par l'association : Pierre Mazières et Michel Asseline !

Une heure plus tard, un cortège de voiture emmène tout le monde vers les lieux du crash, une zone toujours entourée de grillages. Dans un silence général, seulement troublé par le passage des petits avions de l'aéro-club voisin, le groupe de rescapés emprunte le chemin forestier le long des quelques 250 mètres de la trouée. Ensuite, chacun, le visage grave ou les yeux rougis par l'émotion va jeter quelques pétales de roses par dessus la clôture, vers la zone encore calcinée qu'on ne peut pas atteindre ! Michel Asseline et Pierre Mazières comme les autres !

Cette année, c'est moi qui vais prononcer quelques mots, le président est alité, malade, mais son fils Stéphan et son épouse Françoise, une femme formidable, sont à nos côtés.

« Il y a deux ans, ici même, trois vies ont été enlevées et des dizaines de personnes blessées. Nous sommes là aujourd'hui pour demander toute la lumière. Les méandres judiciaires nous laissent un

peu d'amertume...à nous les victimes, qui sommes un peu les oubliés face à tous les enjeux ! »

Encore quelques instants de recueillement avant de reprendre lentement le chemin vers les hangars de l'aéroclub. Magali, avec ses quinze printemps, est encore très émue et va chercher un peu de réconfort au bras du pilote. Image insolite. Seules quelques paroles à voix basse sont échangées par les uns et les autres en nous éloignant de la clairière fatale, les pensées encore perdues dans le temps.

Au bord de la route, enfin, comme soulagé, tout le monde se remet à discuter. La présence de l'équipage excite les curiosités et les questions fusent, pleuvent, souvent répétées, insistantes. Chacun veut savoir, désire comprendre, cherche des explications. Michel Asseline et Pierre Mazières, avec une patience infinie, racontent, éclairent quelques points ou répètent les innombrables questions laissées sans réponses à ce jour.

* * *

Le soir même, la ZDF, une chaîne de la télévision allemande, diffuse une émission d'une demi heure intitulée : « *Le crash, les dessous d'une catastrophe aérienne* ! ». Les Allemands, après les Australiens, les Canadiens et les Anglais s'intéressent donc à l'affaire !

Jürgen Roth, le journaliste allemand, a interviewé un responsable technique allemand d'Airbus Industrie qui affirme sans ambiguïté que les « boîtes noires » montées sur un avion neuf sont obligatoirement neuf ! Le constructeur Airbus, qui a demandé à visionner les rushes de l'émission, n'a rien trouvé à redire !

Près de trois semaines d'enquête, de rencontres et d'interview, pour un film qui montre et explique dans le détail comment réaliser le dépouillement et la lecture des paramètres de vol, sans couper, ni démonter les bandes. C'est bien sûr en contradiction avec le rapport du CEV (Centre d'essais en vol) qui a décrypté la boîte « en parfait état » du GFKC, mais qui a cru devoir couper et extraire la bande pour la lire, avant de constater un « trou d'information » dans les toutes dernières secondes !

Le « club de la presse » de Mulhouse invite le journaliste allemand, et pour faire bonne mesure, le juge Germain Sengelin. Celui-ci affirme alors devant tous les journalistes présents qu'un responsable d'Antenne 2 lui a téléphoné, il y a un an, pour se plaindre de la dispa-

rition de la cassette contenant les « rushes » montrant les deux boîtes noires le soir de l'accident, portés par le directeur de la DGAC. Pourtant, cette cassette était placée dans une armoire forte !

Tous ces éléments fournissent encore plus matière à réflexion, et posent toujours plus de questions sur les points obscurs face aux thèses officielles.

13

Les contre - experts

Début Juillet, les contre-experts Max Venet et Jean Belotti présentent leur rapport intitulé « Synthèse globale condensée de l'existant ». Ils ont le temps d'adresser ces quelques trente pages à madame Marchioni avant l'arrêt de la cour de cassation qui doit trancher quand au dessaisissement éventuel mais définitif du tribunal de Mulhouse.

Il a fallu six mois aux deux hommes pour arriver aux conclusions « étonnantes » suivantes :

« A ce stade de la contre-expertise, les experts estiment qu'il serait inutile de tenter une vérification « à posteriori » d'une situation rendue quasiment inextricable par la multiplicité des anomalies méthodologiques et contradictions constatées dans le dossier. De plus , toute référence aux enquêtes précédentes risquerait de conduire à une

impasse paralysante par les litiges qu'elle ne manquerait pas de provoquer.

*Aussi, dans un souci de simplification et d'efficacité, les experts concluent à la nécessité d'adopter **une approche consistant à reprendre pratiquement toute l'enquête à ses débuts** afin de tenter de préserver - pendant qu'il en est encore temps - les chances d'aboutir à un processus d'enquête incontestable. »*

Dans leurs analyses, Mrs Venet et Belotti font remarquer que :

- Le numéro d'identification des enregistreurs n'a jamais été relevé et qu'aucune liste précise des copies et de leurs destinataires n'a été faite !

- Jamais aucun constat de l'intégrité des scellés n'a été fait jusqu'à la présentation au pilote des boîtiers avec ses scellés violés le fameux vendredi 13 avril 1990.

Et les experts de conclure : *« C'est donc ce défaut de précaution qui fait peser un doute sur la validité des données extraites d'enregistrements dont l'authenticité paraît difficilement démontrable ! ».*

- Le constructeur du DFDR préconise la lecture de la bande « sans la couper ». La coupure qui *« ne semble pas avoir été faite avec beaucoup de soin a des conséquences sur l'intégrité et la qualité des dernières secondes de vol et paraissent en avoir irrémédiablement compromis l'exploitation ! »*

Et ce n'est pas fini ! Le rapport continue de critiquer en bloc :

- *L'anomalie criante* des coordonnées géographiques qui situe l'avion en Zambie,

- L'absence d'échelle de temps sur les bandes CVR qui ont de plus des longueurs variables.

- Des doutes subsistent sur le fonctionnement des moteurs, la preuve en est que trois sur quatre ont été changé au mois d'août 1988.

- Plusieurs autres cas de réponses non conformes des réacteurs ont été relevés par des équipages d'Air France et d'Air Inter, suite à un refus des ordinateurs d'obéir à l'équipage.

- *Un des phénomènes les plus graves* : des modifications intempestives du calage de l'altimètre constatées plusieurs fois sur d'autres avions.

- Les experts *« ne comprennent pas »* pourquoi les experts précédents ont pu faire abattre les arbres sur le site, *« rendant ainsi impossible la reconstitution fidèle de la trajectoire finale de l'avion ».*

De fait, les contre-experts reprennent à leur compte la quasi totalité des remarques ou des objections faites par les pilotes et les avocats des parties civiles.

Le premier rapport des experts Auffray et Bourgeois est ainsi jeté aux orties tant la liste d'anomalies, de contre-vérités et d'absence de pertinence s'avèrent criantes.

Ainsi, des spécialistes qui se succèdent, théoriquement aussi bien formés les uns que les autres, peuvent arriver à des conclusions diamétralement opposées comme si des roues pouvaient parfois avoir une forme carrée !

Certains ont-ils une vue plus perçante alors que d'autres sont plutôt borgnes ou aveugles ?

Bien des années plus tard, lors du procès de première instance à Colmar, le collège d'experts Auffray-Bourgeois sera pourtant invité à expliquer au tribunal ses théories fumeuses, ses conclusions étriquées et d'une manière générale son point de vue lumineux sur l'accident. Le général Bourgeois aura toutefois la décence de se taire.

Il est vrai qu'il faut bien justifier les sommes dépensées par le ministère de la Justice pour rémunérer une si belle enquête !

Ainsi donc, les doutes des passagers se trouvent bien fondés et à présent que même certains experts officiels sont convaincus de l'existence de nombreuses anomalies, que vont faire tous les autres ?

Un grand quotidien parisien résume simplement, mais très clairement les conclusions de Mrs Venet et Belotti:

« Après deux ans d'enquête, un rapport établi par des contre-experts remet en cause la thèse d'une erreur du pilote et met en doute la fiabilité des moteurs. Quand à l'examen des boîtes noires, il fait apparaître la possibilité d'une manipulation après l'accident !

Mais le BEA (Bureau Enquêtes Accidents) affirme dans un communiqué qu'il persiste à soutenir le travail et les conclusions des premiers experts et celles de la commission administrative : *« Cette enquête et cette expertise rassemblent tous les éléments disponibles : films, photos, constatations de gendarmes, expertises des moteurs, enregistrements du CVR et DFDR.. Toutes ces données se recoupent pour expliquer l'accident. (...) On peut s'étonner que ce pré-rapport de contre-expertise soit diffusé dans la presse au moment où la justice en est saisie. (...) Il apparaît surprenant qu'un tel pré-rapport n'évoque aucune rencontre avec des personnes ayant effectué le dépouillement des enregistrements (...) Les administrations américaines ont accepté ces conclusions et ont par la suite, certifié l'A 320 aux Etats-Unis. »*

Le cabinet du ministre des transports réagit aussi :

« Cet accident a déjà fait l'objet d'une enquête administrative publiée au journal officiel et d'une première expertise officielle... »

Cette belle affirmation est bien sûr LA preuve particulièrement évidente en soi, tout le monde en est sûrement convaincu !

Plus loin, le communiqué poursuit :

« Pour garantir la sécurité des vols et se conformer aux obligations nationales et internationales, l'exploitation des « boîtes noires » par le BEA a été immédiate. Elles ont été ouvertes et les bandes ont été prélevées selon les méthodes préconisées par leurs constructeurs »

Le Syndicat National des Pilotes de Lignes, le SNPL, décide alors : *« Il est apparu que de graves irrégularités ont été commises. Ce qui amène le SNPL à déposer une plainte pour destruction de preuves et bris de scellés dans cette affaire »*

Le 25 juillet 1990, le directeur de la DGAC, Daniel Tenenbaum quitte son poste « à sa demande » après y être resté huit années.

« Son départ de l'Aviation Civile n'a strictement rien à voir avec le crash de l'Airbus A 320 à Habsheim. Il ne s'agit en aucune manière d'un limogeage » croit devoir préciser le ministère des transports.

C'est Pierre-Henri Gourgeon, auparavant conseiller du ministre des transports Michel Delebarre qui lui succède. C'est dire que l'affaire reste en famille puisqu'il a suivi le dossier depuis le début et qu'il est donc en terrain parfaitement connu.

Daniel Tenenbaum sera nommé membre du conseil d'administration de l'« EuroAirport », l'aéroport de Bâle - Mulhouse ainsi qu'à la présidence des autoroutes du Nord et de l'Est, un autre moyen de transport plus terre à terre, puisque toute dimension verticale en est absente.

* * *

Début octobre, la cour de cassation approuve le transfert du dossier à Colmar. Pourtant, durant les débats, Maître Garreau, l'avocat de Michel Asseline n'a pas manqué de plaider que cette affaire est *« très particulière parce qu'elle met en cause les droits de l'Etat ! et que : tout était mis en œuvre pour que ne puisse être soupçonnée la femme de César »*.

Sont aussi étalés devant les juges des certificats de navigabilité signés en blanc par la DGAC et fournis complaisamment à Airbus Industrie.

Et puis la désignation d'un juge aux affaires matrimoniales dans ce dossier permet de se demander si on veut, ou non, rechercher toutes les vérités pour ne pas nuire aux « *noces de l'Airbus avec les dieux du commerce extérieur !* » Aucun de ces arguments n'infléchit la décision de la cour de cassation.

Parlant en dernier, l'avocat général conclut, philosophe : « *Que ces problèmes de procédure n'empêchent pas la vérité d'éclater !* »

Le dossier déménage donc définitivement à Colmar aux mains du juge François Guichard avec toutes ses nombreuses pièces et ses volumineux classeurs !

* * *

Le Syndicat national des pilotes contre la « raison d'Etat » titre en gros titres le quotidien régional « l'Alsace » le 12 octobre 1990.

Le SNPL, qui représente 70% de la profession, vient en effet d'envoyer à tous les pilotes ainsi qu'aux plus hautes instances de l'Etat un document de trente trois pages intitulé « L'Affaire ». Ce nouveau texte reprend en grande partie à son compte les conclusions de Christian Roger du mois de Mai dernier.

Une lettre d'accompagnement indique que : *Toute manoeuvre en vue d'entraver le travail de la justice « entraînerait un conflit majeur des pilotes à l'échelon national, avec tout le désastre qui en résulterait pour la France au plan international ».*

L'introduction, signée par les présidents du SNPL et du SNPL Air France donne le ton : « **Habsheim ou la raison d'Etat** : ...*La recherche de cette vérité fut compromise dès le soir de l'accident... Dans cette affaire... l'Etat doit aujourd'hui rendre des comptes face aux questions posées par la magistrature, les victimes de l'accident et les pilotes de lignes français. Il devra expliquer à l'opinion publique pourquoi il a couvert son administration malgré les doutes existants... sanctionné l'équipage sans preuves d'une quelconque négligence pour sauver les dogmes d'un constructeur!* »

Le document analyse, comme l'ont fait les contre-experts, toutes les incohérences et anomalies du dossier pour conclure : *La commission d'enquête administrative « non seulement ignore ou élude les données qui justifiaient les doutes sur les enregistrements, mais en-*

core occulte certaines données qui pouvaient transformer ces doutes en certitudes (...) On peut comprendre la raison d'Etat. Mais encore faut-il que l'invocation de cet intérêt supérieur ne soit pas un prétexte pour dissimuler les carences de certains matériels, organismes ou responsables. La France, pays des droits de l'Homme, n'est pas une république bananière ! »

En même temps, le SNPL diffuse un rapport sur le crash établi par Mister Ray Davis, réputé pour être un des experts en accidents aériens les plus expérimentés au monde. Il a été durant 15 ans un membre éminent du bureau des enquêtes aériennes du ministère des Transports britannique. Aujourd'hui, il est expert privé et fait des conférences très écoutées à la Royal Aeronautical society !

Mister Ray Davis écrit : *« Le rapport final de la commission d'enquête française contient plusieurs déclarations et conclusions qui ne reposent pas sur des faits prouvés, et qui, dans certains cas, sont même en contradiction directe avec des éléments contenus dans le rapport. Certaines déclarations sont complètement fausses ! (...) Dans l'intérêt de la sécurité aérienne, une nouvelle analyse des enregistreurs devrait être entreprise par un organisme indépendant ! »*

A moins de considérer Mister Davis comme incompetent, comme le fait Daniel Tenenbaum, ces conclusions sont claires et nettes ! Au cours des débats tout au long de la procédure, certains « experts » français en arriveront aussi à traiter Mister Davis d'amateur, certes éclairé, mais notoirement incapable d'analyser un accident qui a eu lieu en France ! Comme d'habitude, ceux qui se permettent de nier ou de contredire la thèse officielle sont traités d'ignares, de fous ou de menteurs, c'est tellement plus simple pour évacuer la question !

* * *

Une semaine plus tard, Michel Asseline dépose plainte contre X pour bris de scellés, faux et usages de faux, soutenus en cela par le SNPL. Cela concerne bien évidemment les enregistreurs laissés si longtemps sans contrôle ni scellés judiciaires.

Après leur présentation devant la cour de cassation, Michel Asseline apporte à la justice un exemplaire des certificats signés en blanc et délivrés à Airbus par la DGAC, *« ce qui démontre leur collusion »*.

Il explique encore que lors de l'accident d'un Airbus A 320 à l'atterrissage à Lille le 5 décembre 89, le Chef du BEA (bureau enquêtes-accidents) a envoyé son rapport préliminaire à Airbus pour avis. Le responsable de la sécurité d'Airbus, Yves Benoist, a répondu en suggérant des corrections, annotant même à la main certains passages du rapport : « à reprendre » !

Le pilote termine : « *Je déplore cette situation car elle est préjudiciable à l'aviation française. Mais il ne faut pas que les malversations de quelques uns nuisent à l'ensemble de l'industrie aéronautique.* »

* * *

Après plusieurs autres chaînes de télévision, Antenne 2 se décide aussi à traiter l'affaire de Habsheim au cours de l'émission « Envoyé Spécial » du 18 novembre 1990. Trente cinq minutes de film intitulées : « *Les mystères du crash de Habsheim* » programmés à 20h30, une heure de grande écoute.

Avant même sa diffusion, certains « journalistes aéronautiques » critiquent déjà son contenu comme Alain Faujas du « Monde ». Pour lui, l'émission n'offre aucun intérêt puisqu'elle n'a pas l'aval des autorités aéronautiques de tutelle - liberté de la presse oblige, bien sûr !- On peut s'interroger sur les raisons qu'il peut avoir à prendre une position aussi tranchée qui ignore TOUTES les questions qui interpellent pourtant tant d'autres journalistes plus curieux ? Alain Faujas, didactique, se prend quasiment pour « La voix de la France » ou plutôt comme « La voix de l'Administration française ». Sa conscience lui demandera peut-être des comptes d'ici quelques temps !

Jacques Cotta et Pascal Martin, réalisateurs du reportage, posent pourtant les questions longtemps occultées ou réservées aux seuls contestataires de la thèse officielle. Ils mettent en avant la « raison d'Etat » pour expliquer les nombreux silences ou anomalies et toutes les réticences des personnes interrogées.

Par exemple, le témoin d'un bruit anormal des réacteurs le jour de l'accident se rétracte car il désire se faire embaucher par la SNEC-MA, constructeur des moteurs. Un ingénieur des eaux et forêt ne se souvient pas qui lui a bien pu lui donner l'ordre de raser la forêt. Le président de la commission d'enquête administrative, Claude Béchet, seul représentant officiel « autorisé » à s'exprimer dans le reportage émet des explications aussi peu claires que son rapport. Enfin le refus

général d'Airbus, de la DGAC, du Bureau Enquête Accident et du Ministère des transports de répondre aux questions ou même simplement de recevoir les journalistes, laisse le champ libre à de nombreuses supputations !

J'ai moi-même participé à l'émission, puisque j'étais la première personne à entendre, dès la sortie de l'avion en feu et de la bouche même du pilote les fameux premiers mots, ceux qui ont finalement déclenchés « l'Affaire » : « *Je ne comprends pas, les moteurs ne sont pas repartis* ». Comme confrère, les journalistes d'A2 ont eu ensuite la gentillesse de m'inviter à les suivre lors de quelques rendez-vous où j'ai pu constater leur professionnalisme et leur rigueur, en écoutant la totalité des questions et des réponses de quelques personnes interviewés.

Le reportage fait grand bruit auprès du public, qui prend conscience qu'une enquête-accident peut devenir « très spéciale », mais aussi auprès des autorités qui après avoir refusé d'intervenir dans l'émission, la taxe à présent de partielle et partiale et menacent leurs auteurs d'un procès en diffamation devenu depuis quelques temps l'arme absolue de l'administration vis à vis des détracteurs de la version officielle.

Sont également menacés de procès en diffamation pour leur intervention dans le reportage : Michel Asseline, acteur, Christian Roger, inspirateur, et Pierre Gilles du SNPL, intervenant.

Même l'ironie morbide devient une arme au sein du cabinet ministériel des Transports à propos du reportage d'A2 : « *Cette histoire me fait penser aux X « scoops » sur l'assassinat du président Kennedy ou sur la survie d'Adolf Hitler quelque part en Amérique latine. C'est du ridicule accompli !* »

Pierre-Henri Gourgeon, le petit dernier à la DGAC, affirme même : « *La télévision n'est pas chargée de rendre la justice populaire !* »

Il a entièrement raison sur ce point, Monsieur Gourgeon, mais est-ce peut-être le rôle de l'administration avec son cortège de hauts fonctionnaires, ou bien celui d'un constructeur, aussi brillant soit-il ?

La confusion des rôles est bien totale !

Alors que les réalisateurs d'A2 avaient été « interdits de pellicule » par les autorités et le constructeur, ceux là mêmes demandent à présent un droit de réponse, car « *Béchet n'a pas été assez convaincant* » confie un responsable de la DGAC.

Une semaine plus tard, Maître Soulez-Larivière, l'avocat patenté des grandes causes de l'Etat et de l'Administration fera une mise au

point seul face à la caméra, comme le Président, pour tenter d'enlever tout crédit au reportage d'« Envoyé Spécial ».

Réaction inverse du côté des téléspectateurs : Dès la fin de l'émission, d'innombrables coups de téléphone affluent au standard d'Antenne 2 pour soutenir Michel Asseline, et même proposer de créer un comité de soutien en sa faveur.

Mais les autorités estiment que la mise au point de leur avocat n'est pas non plus suffisamment convaincante.

A-t-il été si mauvais devant les caméras ?

Aussi prennent-elles contact avec TF1 pour réaliser une « contre-enquête ». La concurrence acharnée entre les chaînes de télévision privées et publiques amène TF1 à accepter l'idée du « scoop ». Le tournage est programmé pour la fin de l'année 1990 et la diffusion pour le 21 janvier 1991. Cette date n'est pas choisie au hasard puisque c'est le jour prévu pour le verdict du procès en diffamation intenté par le ministre des transports contre Michel Asseline et Norbert Jacquet.

La condamnation des deux pilotes est probablement estimée acquise et l'émission est prévue pour enfoncer le clou et discréditer une fois pour toutes les deux pilotes.

Contrairement à leurs confrères d'Antenne 2, les journalistes de TF1 voient toutes les portes s'ouvrir devant eux, même les plus secrètes comme le centre d'essais en vol de Brétigny ou les simulateurs d'A 320 chez Airbus Industrie qui met en plus deux avions à la disposition des équipes de tournage pour reproduire les différentes manoeuvres en vol.

Enfin disponible pour participer à un reportage : l'ensemble des personnes qui ont eu à intervenir dans les opérations de dépouillement et d'analyse des enregistreurs. Ces mêmes spécialistes ou fonctionnaires qui n'avaient jamais pu être joints par Pascal Martin et Jacques Cotta trouvent soudain le temps de s'expliquer longuement. Le magazine conclut d'une façon formelle à la régularité de toutes les opérations et à l'impossibilité du moindre maquillage ou mensonge.

Impossible !

Le mot est répété, asséné par tous ces spécialistes, ceux-là même que Michel Asseline accuse de falsifications. La rigueur et l'honnêteté des techniciens et fonctionnaires de la Justice, de l'Armée, de la DGAC et d'Airbus sont mises en avant pour souligner encore plus l'impossibilité déontologique du moindre trucage.

Le procureur Volff qui a donné les boîtes noires au Directeur de la DGAC sur les lieux du crash et Daniel Tenenbaum eux mêmes dé-

noncent l'irresponsabilité qu'aurait été la leur de continuer de laisser voler un avion dangereux pour les passagers !

Tout est donc parfaitement organisé et programmé afin de frapper fort et de contrebalancer l'effet « Envoyé spécial ».

Mais Saddam Hussein en a décidé autrement et le déclenchement de la « guerre du Golfe » reporte la diffusion du magazine à une date ultérieure. C'est donc bien plus tard, un jour ordinaire entre tous, en fin de soirée et sans publicité que le film est finalement programmé. L'impact auprès du grand public s'en trouve notablement amoindri, surtout que le présentateur de l'émission, PPDA, en quelques phrases de conclusion, s'interroge toujours sur « le mystère de Habsheim »!

* * *

Au mois d'août 1991, je reçois une invitation de la société « Visite Alsace » qui propose des survols de la région en DC3. Outre le baptême de l'air pour certains, c'est l'occasion assez fantastique de voler sur un des plus célèbres avions d'avant guerre, un pionnier du transport aérien. Délicatement et religieusement entretenu par des fanatiques et des spécialistes de l'aviation, les meilleures garanties de sécurité sont offertes aux candidats de ces survols.

Je me rends donc sur le terrain de Habsheim un beau matin avec ma caméra pour découvrir cet avion mythique sur lequel j'ai déjà eu l'occasion d'effectuer plusieurs vols auparavant.

Je cherche l'organisateur. Très étonné, je tombe sur un des deux experts : Jean Belotti ! Passionné d'avions anciens, il est devenu le président de « France DC 3 » avec quelques amis puristes de la grande époque ! Je me présente, journaliste et passager de l'A 320. Étonné et intéressé, Jean Belotti est d'une nature communicative, nous faisons connaissance et sympathisons rapidement. Au cours de notre discussion, il me confie :

- J'ai hâte que ces baptêmes de l'air se terminent. Vous vous rendez compte, si l'avion avait un pépin, ici, sur ce terrain, avec moi comme président ? Ma réputation d'expert en prendrait un sacré coup !

C'est vrai que la présence de Jean Belotti est un rien provocatrice à cet endroit. Mais il ne faut pas non plus être obsédé par

l'accident dès qu'un avion prend l'air ! Nous regardons ensemble le DC3 décoller, bien à plat, et donc très, très loin d'une figure comme l'A 320 sait les faire, à Alpha max ! Un monde de technologie sépare ces deux appareils !

Les impératifs de chacun nous obligent à écourter cette conversation, mais Jean Belotti me promet de m'inviter à dîner un jour prochain avec quelques amis du milieu aéronautique, chez lui à Oderen, un petit village d'une vallée vosgienne voisine.

Il a tenu parole, mais rien concernant son enquête, ses impressions ou ses sentiments ne transparaîtront au cours du repas, pas plus que les miens d'ailleurs ! Nous avons vécu, le temps d'un soir, une sorte d'armistice en parfaite connivence. Au moment de se quitter, devant la porte, il me dira, un sourire aux lèvres :

- Nous sommes quand même très forts, on n'a pas parlé du crash, ce soir !

Depuis, je lui ai régulièrement envoyé mes voeux de nouvel an, y compris en janvier 92, quelques jours avant qu'il ne soit chargé de l'enquête sur l'accident du Mont Ste Odile.

14

La Diffamation

Le président de l'association René Meyer est malade. La tension nerveuse liée à cette affaire qui n'en finit pas et dont les objectifs semblent de plus en plus lointains ont miné sa santé. Il décide de laisser sa place, maintenant qu'il estime avoir rempli avec beaucoup de constance une bonne partie de la mission qu'il s'était fixé : indemniser les passagers. Découragé, il a aussi conscience que la recherche de la vérité est « reportée à bien plus tard ! ». Jean-Marie Schreiber, journaliste au quotidien régional « L'Alsace » lui succède au cours d'une assemblée générale le 21 octobre 1990.

De suite, le nouveau président donne le ton : « *Air France gère ce dossier comme un comptable de bas niveau (...) Il n'y a pas de volonté politique de régler cette affaire. Ce n'est pas une question d'argent : nous ne sommes ni des sacs de sable, ni des naïfs, et nous en avons assez !* »

Une lettre destinée à Bernard Attali, PDG d'Air France, est par ailleurs adoptée à l'unanimité par l'association.

« *Nous sommes très loin de la déclaration du ministre des transports, M. Delebarre en mars 89 devant l'Assemblée Nationale, qui estimait alors que les « grandes compagnies » s'empressent en général de régler le préjudice subit pour que leur image de marque ne soit pas trop ternie en cas d'accident (...) La compagnie Air France a été pour sa part largement indemnisées pour 45 millions de dollars, un prix supérieur à celui d'un avion neuf! (...) L'enquête sur l'accident continue de poser au fil des mois de nombreuses questions*

et ignore trop de faits patents pour rester crédible.(...) Nous vous demandons, Monsieur le Président, de faire tout ce qui est en votre pouvoir pour clore définitivement cette bien triste affaire. »

Le journal « L'Alsace », le lendemain, titre à ce propos :

« Air France fait du bénéfice sur le sang des victimes ! »

Mais la lettre à Bernard Attali reste sans réponse.

Début novembre, une autre missive est envoyée à la Direction Générale d'Air France, signée par notre nouveau président.

« A l'heure où la controverse autour du crash de l'A 320 prend un tout de plus en plus polémique, nous avons la désagréable impression d'être une seconde fois les victimes de cette catastrophe. Les indemnisations stagnent et il ne faut pas compter sur une démobilisation de l'ensemble des membres de l'association déterminés à se battre par tous les moyens pour obtenir satisfaction.(...) Nous souhaitons une entrevue avec vous-même , le plus rapidement possible, pour examiner ce douloureux dossier. »

Une motion des passagers est jointe à ce courrier. Les termes deviennent très durs devant le silence méprisant que la compagnie nous oppose :

« Les passagers sont scandalisés de la manière dont l'affaire de l'A320 évolue avec ses dissimulations et ses manipulations occultes. Les victimes sont maintenant accusées d'oser réclamer justice (...)et sont traitées avec le dédain d'une république bananière par une compagnie aérienne tristement mercantile ! »

Quatre vingt passagers signent ce texte !

Fin novembre, toujours pas de réponse de la compagnie nationale.

Jean Marie Schreiber envoie alors un nouveau courrier le 27, cette fois directement adressé à Bernard Attali. Cette lettre souligne encore et toujours le mépris dont sont victimes les passagers, mais se termine sans ambiguïté par les phrases :

« Je vous réitère par la présente notre demande d'entrevue avec vous même. Nous attendons votre réponse sous quinzaine, faute de quoi nous serions, malheureusement pour vous, obligés d'enclencher d'autres procédures »

Le lendemain arrive enfin une réponse du directeur des affaires juridiques d'Air France qui nous renvoie poliment mais fermement vers les assureurs, estimant que les expertises médicales des derniers cas à régler doivent tout bonnement suivre leur cours. Une précision technique tout de même dans ce courrier: Air France a bien touché en dédommagement de l'avion GFKC 45 millions de dollars.

Ce courrier n'est en fait qu'une simple réponse de comptable ! Personne, dans les méandres insondables des multiples niveaux hiérarchiques de la compagnie aérienne ne peut ou ne veut prendre la décision politique qui s'impose face à cet accident qui prend à présent des proportions inattendues.

De la Direction Générale, toujours rien !

* * *

Entre temps, le 12 novembre 1990, débute le procès en diffamation intenté par le ministre des transports Michel Delebarre et le directeur de l'aviation civile Daniel Tenenbaum contre Michel Asseline et Norbert Jacquet. Les débats se déroulent à Paris à la dix-septième chambre correctionnelle spécialisée dans ce type d'affaire.

Lors d'un procès en diffamation, le prévenu doit prouver qu'il dispose bien au moment de ses dires et de ses accusations des preuves correspondantes. Il n'est pas question de prouver à posteriori, ni d'utiliser des arguments, même évidents et flagrants qui n'ont pu être connus ou révélés qu'après la date de la diffamation !

Je me suis déplacé à Paris afin d'assister aux audiences. C'est la première fois en effet que sont exposées en public les différentes thèses des causes du crash. Tous les protagonistes vont normalement être présents et ça promet d'être intéressant !

Trois journées d'audience sont prévues et plus de trente témoins attendus.

Dans les couloirs du tribunal, fait inhabituel pour un procès en diffamation, déambulent d'innombrables journalistes, photographes et caméramans en attente d'un « scoop ». Mais lequel ? Sûrement pas un suicide ou le décès de quelqu'un ! Mais alors, s'attendent-ils à un retournement de situation ou à des révélations sensationnelles ou exceptionnelles ?

Malgré les divers rapports, les affirmations des uns et les certitudes énoncées par d'autres, le grand public doute en fait toujours de la version officielle et attend que le brouillard se lève enfin sur toutes les contradictions émises. Alors chacun guette les éclaircissements qui lui feront enfin comprendre le fin mot de cette affaire.

Sans être dans un camp ou dans l'autre, les journalistes patientent pour interviewer celui qui sortira vainqueur de ce combat aux poings sur le ring de la 17^{ième} chambre.

A ma gauche, remplissant les bancs de la salle d'audience, une kyrielle de hauts fonctionnaires du ministère des transports soutenu par Air France, porte drapeau des ailes Françaises et allié à Airbus Industrie, l'industriel que l'on veut parer de toutes les vertus de Marianne puisqu'il rend enfin positive la balance commerciale de la France. Au premier rang, Maître Soulez-Larivière, le plus célèbre avocat des grandes causes de l'Etat épaulé, conseille et défend tous ces hauts personnages.

A ma droite, deux pilotes au chômage, l'un déclaré fou, l'autre criminel, sans moyens financiers l'un comme l'autre et accusés d'avoir osé contredire les thèses de l'Etat français.

Dès le début de l'audience, Hugues Gendre, président du SNPL, donne le ton :

- Concernant le licenciement de Norbert Jacquet, il y a collusion entre la médecine du travail et Air France. Le médecin expert Auffret qui l'a déclaré inapte est juge et partie puisqu'il participe aux expertises !

Daniel Tenenbaum prend bien sûr, la défense de l'Administration, serviteur zélé de l'Etat qu'il est :

- Norbert Jacquet ne peut s'en prendre qu'à lui-même pour sa perte de licence. Air France avait raison de se séparer de lui !

Il est malheureusement vrai que la compagnie Air France est à plaindre d'avoir eu à supporter si longtemps un pareil pilote, syndicaliste de surcroît, qui a cru devoir tout simplement, mais avec acharnement, chercher à améliorer la sécurité des vols dans sa compagnie et à connaître les causes d'un accident qui ne le concernait pourtant pas directement !

Accusé par beaucoup d'être devenu au fil des ans « anti-Airbus », Michel Asseline affirme d'entrée qu'il avait alors une totale confiance dans un avion « qui ne peut décrocher ! » Cette confiance est-elle une faute ?

- *Pour un pilote, se « planter » ou « planter » un avion, il n'y a rien de pire !* ajoute-t-il.

Au cœur du débat sur un éventuel échange de « boîtes noires », Daniel Tenenbaum, sûr de lui, raconte alors sa longue soirée sur les lieux de l'accident, le 26 juin.

- J'ai demandé au procureur de me permettre de dépouiller les boîtes noires **le plus vite possible** dans l'intérêt de la sécurité des vols. Le procureur Volff a accédé à ma demande. *Je n'étais en l'occurrence qu'un transporteur de boîtes noires, un petit commis voyageur !* Lorsque monsieur Friedmann est arrivé, il m'a demandé s'il fallait arrêter

de vol les A 320. Non ! lui ai-je répondu, mais je connaîtrai durant la nuit les contenus des DFDR et CVR pour arrêter alors les A 320 si nécessaire ! Je suis parti avec les enregistreurs, à l'hôpital d'abord, puis j'ai pris l'avion pour Paris. Entre temps, j'ai téléphoné afin de réunir les spécialistes du dépouillement.

Défilent ensuite devant la barre les spécialistes du BEA (Bureau Enquêtes-Accidents), de la DGAC et d'Airbus Industrie.

Tous affirment et jurent la main sur le cœur que jamais il n'y a rien eu d'irrégulier, ni de condamnable dans leurs actions et leur emploi du temps.

Si le DFDR enregistre plus de 195 paramètres, il est possible que certains aient parfois une valeur nulle, car approximative ! affirme un spécialiste du BEA.

Merci ! je ne suis pas venu pour rien, car déjà je viens d'apprendre une chose assez nouvelle et extraordinaire : les signaux informatiques peuvent être « approximatifs ».

Tous les protagonistes de cette affaire se basent sur le rapport paru au Journal Officiel, celui du commandant Béchet. Alors que dans une première mouture du projet définitif, les mots « boum - boum ! » apparaissent sur les enregistrements au moment où l'avion « surfe » sur la forêt, ces mêmes bruits disparaissent de la version finale, remplacés par ...le silence !

L'explication donnée au tribunal par un spécialiste du décryptage devient très rapidement une évidence pour tout le monde : c'est le technicien lui-même qui dit « boum-boum ! », il aurait pu dire « crac - crac ! » ce qui signifie « accident » dans son esprit : Une onomatopée de bande dessinée en quelque sorte, comme dans les albums de Tintin et Milou !

Point de pompage donc de l'un ou des deux moteurs. Et par voie de conséquence, rien à cacher ni à trafiquer ! (C.Q.F.D.)

Un des spécialistes du BEA, très logiquement, s'interroge tout de même :

- On ne comprend pas que le CVR s'arrête aux arbres !

Il rejoint en cela Mister Davis, l'expert britannique dont le rapport est présenté par les deux pilotes et qui ne trouve aucune trace d'un « impact » sur les enregistrements, puisque l'avion a **effleuré** la cime des arbres avant de s'enfoncer progressivement. Mais cet expert anglais n'est pas très sérieux ni suffisamment crédible aux yeux de la DGAC et Airbus. Peut-être aussi parce qu'un véritable expert digne de ce nom ne peut être que Français et d'accord avec la thèse officielle !

Par contre, on apprend que le simulateur de vol installé chez Airbus Industrie, appelé « Iron bird » (oiseau de fer) peut être couplé à un DFDR et restituer très facilement tous les paramètres sur une bande magnétique. On peut ainsi « rejouer » un vol autant de fois que nécessaire.

- *Mais la nuit du 26 juin était trop courte pour cela. Il aurait fallu plus de temps !*

Christian Roger, témoin de Michel Asseline, continue pourtant d'affirmer à la barre que les listings diffusés ne peuvent provenir que d'un simulateur, en aucun cas d'un vol réel. « *La chose est évidente !* ».

Si, pour Michel Asseline, les moteurs ne sont pas « repartis », l'avion a également refusé son ordre à cabrer. En tirant sur le manche, les gouvernes sont parties en sens inverse, à piquer, et l'avion n'a jamais atteint l'angle d'incidence maximal qui lui aurait permis de passer au dessus des arbres, à quelques mètres près !

Pierre Baud, toujours chef pilote d'essais à Airbus Industrie, est sans aucun doute celui qui connaît le mieux l'A 320. Il vient également à la barre pour expliquer que c'est tout à fait normal puisqu'il existe une loi de protection d'incidence et aussi un « terme correctif en réduction » qui limite cet angle à 15° et non pas à 17,5° comme annoncé officiellement.

- *Mais nous n'en avons pas connaissance à l'époque !* lance Michel Asseline !

- *On ne va pas tout de même pas tout dire aux pilotes de ligne !* rétorque Pierre Baud.

Dans le prétoire, c'est un tollé général parmi la dizaine de pilotes présents !

Fin janvier 1990, Michel Asseline et Norbert Jacquet sont condamnés : dix mille francs d'amende pour la diffamation envers une administration publique, plus un franc de dommages et intérêts pour le Directeur de la DGAC, Daniel Tenenbaum ainsi que la parution du jugement dans cinq publications au choix.

Ce procès est perdu pour les deux pilotes mais il n'a pas été vain car pour la première fois, toute la chaîne de ceux qui ont opéré sur l'accident de Habsheim ont pu s'exprimer et être confrontés les uns aux autres. Sauf pour un sourd ou un aveugle sont apparues nettement toutes les contradictions de cette enquête sans même avoir eu besoin de pousser chacun dans ses derniers retranchements.

Michel Asseline raconte dans son livre « *Le pilote est-il coupable ?* » l'épilogue de ce jugement :

« Lorsque mon avocat Jean Michel Agron voulut avoir communication du jugement, il lui fut répondu qu'il ne serait pas disponible avant quinze jours !

L'agence France Presse (AFP) en possédait pourtant une copie le soir même !

Alors que le délai pour faire appel ne dépasse pas dix jours, J.M. Agron réussit enfin deux jours plus tard à obtenir le document.

Un des juges du procès qui passait alors dans les couloirs demanda à l'avocat de lui lire la sentence. Il ne la connaissait pas puisqu'il n'y avait pas eu de délibéré entre les membres du tribunal pour en décider ! »

Michel Asseline décide de faire Appel de ce jugement.

* * *

Un an plus tard, le 21 novembre 1991, devant la onzième chambre de la Cour d'Appel à Paris, les débats reprennent avec quasiment les mêmes personnes qui défilent devant les juges. Un petit nouveau pourtant cette fois : Marcel Lejeune ! Contrairement au procès en première instance, il a enfin réussi à trouver un moment de libre pour se rendre au tribunal. Marcel Lejeune est ingénieur au CEV de Brétigny, et la nuit de l'accident, c'est lui qui a ouvert le boîtier du DFDR puis coupé et étudié la bande, objet de tous les litiges.

Sans se faire prier, Marcel Lejeune raconte que le listing issu d'une première lecture comprenait deux trous d'information, 10 secondes avant les arbres, liés à une froissure sur le support magnétique. Mais 48 heures plus tard, (donc près de trois jours après l'accident) tout était rentré dans l'ordre, et sur ce deuxième listing, on retrouve enfin les paramètres du moment exact de remise des gaz !

- La bande s'est « redressée » lorsque je l'ai lue à une autre vitesse !

Marcel Lejeune précise d'autre part qu'il n'a pas relevé le numéro de l'enregistreur sur son compte-rendu :

- C'est un oubli ! En général, c'est marqué.

Maître Agron demande alors à M. Lejeune de décrire ce qu'il a vu sur la bande. Le technicien hésite !

L'avocat lui tend alors son bloc-notes jaune et un stylo. Marcel Lejeune fixe son interlocuteur, saisit le bloc, puis le stylo, et commence à dessiner. Aussitôt fini, Michel Asseline à son tour, fait un

croquis de ce qu'il a vu dans le cabinet du juge Guichard en décembre 1990.

La superposition des deux dessins montre immédiatement que ce ne sont pas les mêmes bandes : la froissure n'est pas au même endroit !

Marcel Lejeune, examinant le dessin du pilote s'écrie :

- *Ce n'est pas la bande que j'ai exploitée !*

Daniel Tenenbaum se lève comme mu par un ressort et se déclare choqué par ce qui se passe.

- J'ai vu les dépouillements lundi matin, les boîtes étaient propres ! On a bien vu que quelque chose ne collait pas 10 secondes avant la remise des gaz, aussi j'ai demandé des travaux supplémentaires dans l'après-midi. A 18 heures, j'avais la conviction que les moteurs avaient correctement fonctionné !

Le lendemain, nous avons l'intime conviction que l'avion n'était pas en cause, compte tenu de tous les éléments en notre possession.

Norbert Jacquet, imperturbable, continue d'interroger Marcel Lejeune :

- Qui a collé la bande amorce ?

- Monsieur Lallet !

- Mais monsieur Lallet n'a pas vu de froissure, d'après son rapport !

Silence gêné dans la salle d'audience !

Le Chef du Bureau Enquêtes-accidents, Paul Arslanian, qui par ailleurs a fait partie de la commission d'enquête administrative, vient conclure pour l'ensemble de ses collègues :

- *La confiance entre collègues est essentielle, car tout le monde connaît tout le monde !*

Tout le monde connaît tout le monde !

C'est tellement vrai dans les milieux aéronautiques que l'on ne craint pas d'appeler cela « une grande famille ! ». De mauvaises langues ont transformé cela en « grande mafia ». D'innombrables passerelles permettent d'effectuer de longues carrières diversifiées au sein des entreprises, des administrations et des autorités réglementaires en passant allègrement de l'une à l'autre au fil des ans. A certains niveaux, il apparaît inéluctable que les intérêts se croisent ! Souvent, les mêmes sont successivement clients ou vendeurs, décideurs ou contrôleurs, voire même parfois juge et partie !

D'ennemis, point ! Des concurrents ? Oui, bien sûr, mais seulement lorsque les intérêts supérieurs du milieu aéronautique ne sont

pas en jeu. En cas de crise grave, « on » fait front commun face aux non-initiés, des étrangers et des indésirables en quelque sorte. C'est tellement vrai que cette grande famille dépasse nos frontières pour régner sur toute la planète.

A-t-on jamais entendu Boeing ou Mac Donnell Douglas se réjouir publiquement des accidents d'Airbus ? Ou bien Airbus se mêler d'une enquête-accident d'un avion Boeing ? Non bien sûr, car là encore, si la concurrence reste féroce et les batailles commerciales ou de communiqués nombreuses, l'intérêt supérieur du monde aéronautique et du transport aérien créé une connivence dès que le risque potentiel devient important pour l'ensemble des intérêts de la profession !

L'arrêt de la cour d'Appel tombe le 30 janvier 1992 :

Norbert Jacquet et Michel Asseline sont déclarés coupables de diffamation publique envers une Administration publique, en l'occurrence la DGAC, et sont condamnés à 10 000 F d'amende pour Norbert Jacquet et 8 000 F pour Michel Asseline qui doit en plus verser 1 F de dommages et intérêts à Daniel Tenenbaum.

Mais Michel Asseline n'est pas là pour écouter l'énoncé de ce jugement. Au même moment, il assiste à l'église de la « Madeleine » de Paris à la cérémonie commémorative célébrée à la mémoire des victimes du crash du Mont Sainte Odile.

La cour de cassation décidera au bout de deux années de réflexion de rejeter le pourvoi.

15

Tractations avec Air France

Comme tous les passagers un peu plus gravement blessés, je poursuis la procédure d'indemnisation avec Air France, seul avec mon avocat.

En août 1989, plus d'un an après l'accident et après d'innombrables échanges de courriers, l'assureur d'Air France me verse enfin un acompte de 10 000 F. Il couvrira à peine les honoraires que mon avocat me réclame régulièrement pour ses pages d'écriture qui reprennent mes textes, ou pour les avancées obtenues par l'association.

Je suis par contre un peu inquiet des positions de mon défenseur. Pour lui, la cause est entendue car le pilote est le seul coupable. A croire qu'il est totalement privé de journaux, ou bien, comme un homme très soucieux de sa carrière, qu'il ne veut pas diverger de la thèse officielle. Alors qu'il avait annoncé des indemnités fabuleuses à toutes les victimes, clients potentiels, trois mois après le crash, il me pousse à cesser de revendiquer autre chose qu'une indemnisation modique, laissée à l'appréciation d'Air France. Nos échanges de courriers s'en ressentent jusqu'au mois de mai 1990 où il m'annonce fièrement avoir obtenu une « transaction très favorable ». Il me pousse à signer un document stipulant :

«(..)Moyennant le versement de la somme de 65000 F pour solde de tout compte, je renonce à tous droits et actions à l'encontre de la compagnie Air France, Air Charter, leurs représentants, mandataires, préposés et assureurs, et , plus généralement, à l'encontre de quiconque pour les conséquences de quelque nature qu'elles soient. »

Je réponds aussitôt à mon avocat qu'il n'est pas question que je signe un tel document. Air France, ou plutôt ses assureurs seraient-ils devenus les défenseurs de toutes les parties impliquées dans cet acci-

dent ? Ceux qui sont connus et tous les autres à venir ? A qui pense donc le rédacteur de cette lettre ? Airbus Industrie, peut-être ?

Un autre projet arrive dans la semaine « oubliant » ce paragraphe litigieux.

Mais je réalise à présent que mon affaire dérange la quiétude et le fonctionnement traditionnel du cabinet de mon avocat. Mes prises de position dans ce dossier et au sein de l'association des victimes ainsi que mes doutes face à la version officielle font de moi un anarchiste extrêmement dangereux aux yeux de mon avocat. Il serait, je pense, très heureux de se passer d'un tel client. Ca tombe bien, moi aussi ! Courant mai 1990, je lui signifie donc la fin de notre collaboration pour divergence d'opinions et d'objectifs. Il ne s'émeut pas lorsque je lui indique le nom de son successeur, non sans me réclamer une dernière « provision » pour pouvoir transmettre mon dossier.

Au cours des mois suivants, c'est le régime de la douche écossaise qui m'attend. Au mois d'août, Air France semble dans de meilleures dispositions pour les quitter trois mois plus tard. Finalement, en janvier 1991, j'écris à mon nouvel avocat :

« Sans m'inquiéter outre mesure, je m'interroge toutefois sur l'issue de mon affaire pour laquelle Air France ne semble pas pressé d'aboutir, pour le moins ».

Comme vis à vis de l'association des victimes, la compagnie nationale fait le mort face aux passagers. Les lettres envoyées n'y changent pas grand-chose.

Qu'attend donc Air France ?

En janvier 91 toujours, le président Jean Marie Schreiber envoie en recommandé, un nouveau courrier à Bernard Attali.

« La lettre de votre directeur des affaires juridiques n'est que du bla-bla.(...) Je suis ulcéré par l'attitude de votre compagnie, méprisante. (...) Je retiendrai simplement le chantage, les pressions effectuées sur les passagers pour qu'ils acceptent la somme de 12 000 F pour solde de tout compte. Il reste des dossiers en suspens car des passagers n'acceptent pas les indemnisations « misérables » qui leur sont proposées. Nous exigeons donc que soient considérés comme nuls, parce qu'extorqués, les renoncements à toutes poursuites ultérieures. (...) Comme signe de bonne volonté, Air France pourrait accepter d'offrir la gratuité à vie sur ses vols à l'ensemble des rescapés. (...) Un peu de bon sens aurait permis de clore ce dossier très rapidement. Il est maintenant difficile d'en sortir la tête haute » .

Plus d'un mois après, le délégué aux affaires juridiques répond en quelques lignes qu'il se tient à la disposition de l'association pour « régler » les douze cas encore en litige.

De rendez-vous, point ! De réponse du PDG, point non plus !

Mais je constate l'intérêt de la compagnie pour l'association et sa « parfaite » connaissance du dossier à l'intitulé de l'adresse : notre président s'appelle désormais :

Monsieur Schruber !

Lors des procès ultérieurs, on entendra pourtant Maître Garnault, « grand chef » des avocats d'Air France, vanter devant les juges la manière exemplaire dont son employeur a indemnisé les victimes de l'accident. Lui qui était pourtant au cœur des négociations aurait pu avoir un rien de pudeur !

Fin février, Jean Marie Schreiber écrit au nouveau ministre des transports Louis Besson. Une lettre de quatre pages qui résume notre action, mais surtout les réticences d'Air France à vouloir régler une fois pour toutes une affaire sensible : « *Nous vous demandons de bien vouloir intervenir en tant que ministre de tutelle auprès de M. Attali pour qu'il daigne enfin recevoir une délégation de notre association (...) Nous ne voudrions pas non plus, pour attirer l'attention sur nos cas, être obligés de nous livrer à des actions spectaculaires, comme les parents des victimes du Paris-Nancy !* »

(Un Fokker 27 de la TAT assurant cette liaison s'était écrasé, le 4 mars 1988, faisant 23 victimes. Comme indemnisation, les assureurs ont offert pour solde de tout compte 20 000 F pour les enfants et 50 000 F pour les adultes. Les familles des victimes ont alors envahi la piste et bloqué un avion au départ à Nancy pour faire réévaluer ces sommes. Elles ont obtenu gain de cause !)

Le cabinet du ministre finit par répondre... à notre député, ancien ministre, qu'il fait examiner cette affaire par ses services.

Merci monsieur le ministre !

A l'approche du troisième anniversaire, une autre lettre est envoyée à monsieur August, directeur du service juridique d'Air France :

« *Nous avons la désagréable impression d'être considérés comme quantité négligeable, voire comme des gêneurs ! (...) Derrière leur comité, tous les rescapés sont décidés à se battre jusqu'à totale satisfaction, tant sur le plan matériel que sur celui de la dignité. Il est évident qu'avec un minimum de bon sens, tout cela aurait pu être évité (...) Et l'image de la compagnie n'aurait pas été ternie comme elle l'est actuellement. Comme publicité négative, il est difficile de faire mieux ! (...) Si l'opération « voyages » a été réussie, ses effets ont été*

annulés par le comportement ultérieur d'Air France qui se conduit comme la compagnie d'une république bananière ! (...) Nous ferons tout pour que les usagers sachent à quoi ils s'exposent en prenant un billet à Air France ! ».

Jean Marie Schreiber conclut sa lettre avec une fois encore cette formule vaine jusqu'à présent :

« Nous vous demandons de bien vouloir recevoir une délégation de notre association ! »

Monsieur August nous répondra par une lettre insipide un mois plus tard.

Lors du troisième anniversaire, samedi 23 juin 1991, une soixantaine de passagers se réunissent et se recueillent sur les lieux de l'accident. Parmi eux, le président de l'aéro-club François Furstenberger ainsi que Michel Asseline et Pierre Mazières. Aucun représentant d'Air France que nous n'attendions pas de toutes façons.

Notre président prononce alors quelques mots :

« J'ose espérer que si nous nous réunirons encore ici, ce sera uniquement pour rendre hommage à nos victimes et non à continuer à devoir revendiquer... une indemnisation équitable ! »

Ce jour là, nous associons pleinement aux passagers trois autres victimes de ce crash : François Furstenberger, Pierre Mazières et Michel Asseline. Nous pensons qu'ils sont comme nous, broyés par une affaire d'Etat !

Tout le monde se retrouve ensuite dans les locaux de l'aéro-club de Habsheim. Michel Asseline nous précise alors l'état d'avancement des travaux de contre-expertise de MMrs Venet et Belotti :

« Nous travaillons avec les experts et le juge d'instruction Guichard, et le rapport qui devrait être déposé dans quelques mois ira dans le sens que l'avion avait bien quelque chose qui n'allait pas ! »

Quelles désillusions devaient nous attendre plus tard !

Mais Michel Asseline, malgré son licenciement d'Air France, reste toujours « Le Commandant de bord » responsable devant ses passagers :

« Et il n'y aura aucune négociation de ma part tant que vous, passagers, ne serez pas indemnisés correctement ! »

Nous apprenons aussi que le SNPL va déposer un préavis de grève pour obtenir la réintégration de Norbert Jacquet au sein de la compagnie Air France. Un nouvel examen effectué cette fois par le centre médical de l'Armée de l'Air vient en effet de le reconnaître apte à piloter.

* * *

Les mois qui suivent voient encore plusieurs courriers s'échanger entre l'association et Air France. Le 27 juillet avec le Directeur des affaires juridiques de la compagnie, qui répond trois semaines plus tard : « *Je n'ai à aucun moment refusé de vous recevoir !* » mais qui ne fixe pourtant aucune modalité pour un rendez-vous quelconque. Le 20 novembre, encore une lettre à Bernard Attali pour demander une rencontre.

Pas de réponse ! Il fait toujours le mort dans son bureau à haute altitude du siège d'Air France, square Max Hymans à Paris !

Puis le 5 décembre, au moment où éclate l'affaire du sang contaminé, un courrier est directement envoyé au Président de la République.

Marc Moerlen, passager brûlé à la tête, écrit de son côté personnellement au Premier Ministre, Madame Edith Cresson !

Enfin, quelques jours avant Noël, madame Lombard, nouvellement nommée à la tête du service juridique d'Air France, nous répond sur un ton plus conciliant, certes, mais toujours sans nous proposer de rendez-vous !

Le 20 décembre 1991, se tient une nouvelle réunion afin de faire le point sur nos rapports avec Air France. Il y est proposé le texte d'une lettre ouverte à Bernard Attali, mais envoyée simultanément au plus grand nombre d'organes de presse, compagnies aériennes françaises et étrangères, services aéronautiques français, ministères, ainsi qu'à tous les élus de notre région.

Quatre pages qui relèvent les multiples fautes de la compagnie aérienne selon les termes mêmes des rapports d'enquête et la lettre continue ainsi :

« Bilan édifiant pour la compagnie nationale ! un bilan qui devrait lui faire adopter un profil bas. Pourtant, vis à vis des quelques 130 rescapés de la catastrophe, Air France n'a rien perdu de sa superbe et réagit avec mépris. Elle n'a pas eu honte d'offrir :

- Des maquettes d'avions et des posters d'Airbus au jeune Cédric Weiss, très traumatisé,

- A l'occasion de Noël 88, un vélo à Aliou Barry, frère de Mariama décédée,

- Un week end à Paris pour des passagers qui voulaient exorciser la peur de l'avion.

*Il aura fallu des semaines de négociation à l'association pour qu'enfin Air France accepte d'offrir à l'ensemble des passagers une semaine de vacances en avion. (...) La compagnie clamait qu'elle assumerait totalement ses erreurs et ses responsabilités. Malheureusement, ces bonnes dispositions ne furent qu'un feu de paille. Très rapidement, la Compagnie estima que les rescapés demandaient beaucoup ! Trop ! (...) Depuis des mois, l'association demande à être reçue par le PDG de la compagnie. Depuis des mois, Air France élude la question, campe sur ses positions. (...) Monsieur Bernard Attali risque fort d'être tenu dans l'ignorance de nos démarches, par une hiérarchie tentaculaire « **une structure de décisions en forme de labyrinthe qui ne compte pas moins de 18 niveaux hiérarchiques** » (Business Week) et surtout totalement irresponsable et inapte à gérer une crise, si minime soit-elle.*

Nous citons aussi deux enquêtes récentes effectuées par le cabinet d'audit Andersen et par une commission d'enquête du Sénat :

« Processus de décision complexe et lent, trop grande dilution des responsabilités, décisions non suivies d'effets, et la cerise sur le gâteau par le Sénat :

« Air France est comme l'empire soviétique, une bureaucratie dénuée de tout esprit d'entreprise ! »

Nous terminons cette lettre ouverte par les mots :

« Le mur administratif et impersonnel contre lequel se bat l'association des victimes n'est-il pas aussi à l'image d'un aspect du transport aérien où le passager compte moins que le fret transporté dans les soutes ?

Faudra-t-il occuper une aérogare, empêcher un avion de décoller, séquestrer un directeur pour obtenir ce qui devrait être une évidence en démocratie :

Le dialogue et la juste réparation pour les victimes ! »

Le projet est adopté à l'unanimité, et la lettre, légèrement amendée est envoyée début janvier 1992 à plus de trois cent destinataires.

* * *

Quelques jours plus tard, le 20 janvier 1992, à 19 h 21 un Airbus A 320 d'Air Inter s'écrase sur la montagne « La Bloss » à coté du « Mont Sainte Odile » ! Il y a quatre vingt sept morts et seulement

neuf survivants. L'appareil, en phase d'atterrissage vers Strasbourg, est descendu trop tôt et a percuté la montagne boisée !

Même si l'Alsace, hautement urbanisée, n'est pas le désert de Gobi, il faudra près de cinq heures aux secours pour trouver l'épave et secourir les survivants, déjà repérés... par des équipes de journalistes !

La Préfecture de Strasbourg expliquera : « *Un tragique concours de circonstances a rendu les moyens sophistiqués mis en œuvre pour rechercher l'Airbus crashé quasi inopérants !* »

Grâce ou à cause de quelques kilomètres, l'accident se situe dans la zone de la juridiction de Colmar et c'est au juge François Guichard qu'est confiée l'enquête.

Accompagné de ses deux experts dévoués, MMs. Belotti et Venet, il se saisit, selon la procédure cette fois, des deux enregistreurs pour les faire analyser sous contrôle judiciaire. Il précise aussi : « *Je crois que nous avons tiré certaines leçons de l'enquête de Habsheim !* ».

Anne, une consœur de France 3 à Strasbourg va se trouver en première ligne sur cet accident et continuera de suivre le dossier au fil des mois et des années. Elle rencontre évidemment le juge et ses experts sur les lieux du crash.

Jean Belotti lui confie alors :

- *Je connais bien Jean Claude Boetsch. J'ai bien pensé à lui le soir du crash. Il a du souffrir ! Transmettez lui mes amitiés. Je sais beaucoup, mais je ne peux rien dire !*

J'ai été très touché par ce message, mais je refuse de communiquer avec Jean Belotti dans notre affaire. Il y a des choses qu'il vaut mieux ne pas faire !

Très rapidement, ainsi qu'il sied à un homme politique, le ministre des transports, Paul Quilès, annonce qu'il

« *veillera à ce que l'enquête soit menée avec minutie et dans la transparence la plus complète !* »

Il met d'autre part en garde contre « *toute analyse prématurée* » du drame !

Il est extrêmement dommage de ne pas avoir eu un tel ministre, aussi rigoureux, précis et honnête intellectuellement au moment du crash de Habsheim ! S'il recommande aujourd'hui la minutie et la transparence, il est très probable qu'il a conscience que ces qualités étaient absentes jusqu'à présent !

Dans le « Journal du Dimanche » du 26 janvier paraissent les commentaires de Raymond Auffray, l'un des deux experts du premier collègue pour l'enquête de Habsheim : « *On peut penser à une erreur*

de trajectoire, surtout que ça s'est déjà produit auparavant ! » ainsi que ceux d'Alain Monnier, président de la commission d'enquête : *« Je sais des choses sur l'accident que la procédure ne m'autorise pas à transmettre, mais l'enquête d'urgence est achevée ! »*

* * *

Folgensbourg, samedi 1er février 1992.

Dans ce petit village du « Sundgau » dans le sud de l'Alsace, pittoresque et authentique entre tous, les cloches de la petite église sonnent à toute volée pour les obsèques de Joël Chérubin, le copilote de l'Airbus. La nef ne peut accueillir tous les habitants du village venus témoigner leur amitié et leur soutien à celui qui s'est marié il y a tout juste huit mois dans cette même église. Présence inhabituelle à l'entrée, une quinzaine de pilotes et d'hôtesse d'Air Inter attendent, debout, en grand uniforme.

Le prêtre, durant l'office prononce des mots sensibles et poignants qui permettent à chacun de trouver la force nécessaire pour surmonter sa peine. *« Nous demandons l'aide de Dieu pour assister les hommes et la sécurité des avions ! »*.

Macabre ironie qui voudrait que les ordinateurs ne suffisent plus ?

Pendant la communion, l'organiste va jouer « Plus près de toi, mon Dieu ! » l'air trop tristement célèbre joué par l'orchestre de la salle à manger du « Titanic ».

Durant l'office, il me vient à l'esprit, plus fort encore, qu'il est de notre devoir impérieux, nous victimes rescapées de Habsheim, de nous battre et de faire tout ce qui est en notre pouvoir pour que ces malheureux morts soient les derniers de l'orgueil industriel de quelques ingénieurs illuminés.

La rançon du « progrès » ne doit pas peser sur des innocents !

* * *

Dès que nous sommes informé de la création d'une association regroupant les familles des victimes de ce nouveau crash, nous envoyons un message de sympathie en offrant notre aide et notre expérience accumulée en quatre années de procédure.

ECHO (Association d'Entraide de la Catastrophe du Mont Sainte Odile) ne répond pas.

Nous apprenons que de très belles promesses sont faites aux familles pour régler les indemnisations « au plus vite, sans plafond, et de la meilleure manière ». Encore sous le coup du choc et face à l'adversité qui touche nombre de parents endeuillés, tous se satisfont de ces belles promesses. Les pauvres !

Nous envoyons alors un autre courrier pour expliquer nos propres désillusions au fil des ans, mettant ces infortunés encore en garde contre la lassitude et l'érosion du temps !

Tomy Ungerer, le président, se réfugie dans ses certitudes et nous signifie qu'il désire se débrouiller seul en dehors de toutes les « mauvaises influences » !

Ce n'est que lorsque Alvaro Rendon sera élu président de l'association deux ans plus tard, que nous pourrons enfin communiquer plus sérieusement!

* * *

Le 20 janvier 1995, troisième anniversaire du crash de l'avion d'Air Inter.

Sous la pluie battante et les rafales de vent, une foule nombreuse vient se recueillir dans la clairière tragique de « La Bloss ». Trois monolithes, trois « veilleurs » de granit ont été érigés en souvenir du drame. Les familles déposent alors 87 tulipes sur la plaque où sont gravés les noms des 87 victimes.

A huit cent kilomètres plus au sud, au même moment, sous un soleil radieux, Airbus Industrie fête d'une manière grandiose la livraison du 500 ième A 320 avec son acheteur, la compagnie américaine « United Airlines ». Le communiqué d'Airbus souligne que : « L'A 320, best seller de sa catégorie, détient des cartes maîtresses qui en font un appareil exceptionnel.(...) Rien d'étonnant à ce que, dans le monde entier, Airbus soit synonyme de sécurité, fiabilité et qualité ! »

Le 20 janvier sera marqué à tout jamais d'une pierre rose à Toulouse : La livraison de la 500 ième merveille !

Pendant ce temps, ECHO comptabilise près de la moitié des familles en attente d'une indemnisation !

Au moment où j'écris ces lignes, il s'est écoulé six ans déjà et les membres de l'association « ECHO » continuent de se battre pour connaître la vérité sur les causes de l'accident. Ils se heurtent aux mêmes problèmes et aux mêmes interrogations que les nôtres. Si le juge Guichard et ses experts ont beaucoup mieux communiqué avec eux qu'avec nous (l'association du crash de Habsheim n'a jamais été reçue par le juge d'instruction !), et ont permis aux dirigeants et aux avocats d'ECHO de participer à plusieurs expertises, tests ou visites chez Airbus, il n'en demeure pas moins qu'aujourd'hui, les parents des victimes du crash du « Mont Sainte Odile » sont « écoeurés et scandalisés ! *On se moque de nous* répètent-ils. *Le juge est pervers, il nous a trahi car il faut avant tout sauver Airbus !* » lance Alvaro Rendon.

* * *

Dans la banlieue de Mulhouse, à Illzach, les fauteuils de la salle de spectacle surnommée « l'Espace 110 » où se déroule tous les ans le « Festival de la Bande dessinée », sont occupés par plus de cent cinquante personnes ce 10 février 1992.

De nombreux avocats, des rescapés de Habsheim, des parents des victimes du Mont Sainte Odile, une famille de rescapés d'un autre accident de la compagnie « Avianca » il y a dix ans en Espagne, ainsi que nos invités : Michel Asseline et Norbert Jacquet !

Tomy Ungerer, président d'ECHO, nous a envoyé un message : « *Nous ne nous lançons pas pour l'instant dans la bataille, l'heure est au deuil et à la douleur, mais plus tard, s'il le faut, nous nous battons aussi !* »

Un autre message est transmis : celui d'une Française rescapée de l'accident d'un A 320 à Bangalore, Marie Hélène Spaccaferri, qui veut soutenir toute démarche commune des victimes d'accidents aériens. Après avoir touché 2000 F pour la perte de ses bagages, Indian Airlines lui a fait comprendre que la chance d'en être sortie indemne devrait lui suffire. Pour des blessures légères, une expertise médicale

« atroce » a suivi avant qu'elle ne perde tout contact avec les assureurs. La compagnie aérienne a tout de même fait un « petit geste » : un billet d'avion gratuit pour rentrer en France, et cela,...pour solde de tout compte !

La famille Negers, Elisabeth, Patrice et leurs deux enfants sont parmi les neufs rescapés du crash d'un Boeing 747 de la compagnie latino-américaine « Avianca ». Le 27 novembre 1983, en approche à Madrid, l'avion descend trop vite et s'écrase faisant 181 morts. Depuis 9 ans déjà, écoeurée, cette famille se bat pour toucher autre chose que des « clopinettes ». *« C'est à peine si nous ne passions pas pour des suspects qui ne pensent qu'à gagner de l'argent ! Après cinq ans de procédure coûteuse, nous avons fini par toucher des indemnités qui couvraient à peine nos frais médicaux. Mais comble de tout, la compagnie d'assurances a fait appel et j'ai été condamné à rembourser la moitié de cette somme ! »* Pourtant Elisabeth et Patrice ont eu de multiples commotions et brûlures. Leur fils Ludovic âgé de deux ans, a été brûlé sur presque tout le corps au troisième degré !

Maître Robinet, venu de Nancy, est l'avocat des victimes du Fokker 27 de la TAT, crashé à Melun. Il insiste particulièrement pour que toutes les victimes se portent toujours partie civile afin d'obtenir la plus grande transparence possible dans les enquêtes et plus tard, une meilleure indemnisation.

Est ainsi proposé à l'assemblée, qui l'accepte à l'unanimité, la création d'une coordination de toutes les associations de victimes d'accidents aériens.

L'association de Habsheim décide aussi de se porter partie civile.

Pour tous, il faut désormais que cesse d'être mis en avant la fatalité ou la malchance d'avoir été au mauvais endroit au mauvais moment. Si un accident a toujours plusieurs causes, il existe des décideurs qui ont engagé « la procédure » amenant à l'accident. Pour les victimes, il ne peut être question de faire payer un lampiste, mais les vrais responsables, ceux qui se réfugient toujours derrière un nom, une raison sociale, une grosse fortune, une pyramide hiérarchique, ou un secret quelconque. Les passagers décédés sont trop souvent passés en « pertes et profits » sur des graphiques et des statistiques comme un pourcentage inévitable et difficilement compressible dû à la technologie moderne !

* * *

Un courrier en date du 4 février 1992 arrive chez le président Jean Marie Schreiber. Il émane de madame Lombard, du service juridique d'Air France. Cette dame n'est pas contente, mais alors pas contente du tout de notre lettre ouverte à Bernard Attali. Trois pleines pages de reproches pour conclure que la compagnie est prête à indemniser toutes les victimes, mais que plus rien n'est négociable pour les victimes qui ont signé un reçu en échange des 10 000 F ou des 12000 F pour solde de tout compte. Quand à notre proposition de régler ensuite tout contentieux entre le transporteur et ses passagers par l'attribution de billets gratuits, c'est absolument hors de question !

Conclusion des membres de l'association : Air France préfère choyer ses employés avec des billets quasiment gratuits à vie, ou en les surclassant régulièrement en « Première », que de s'occuper de passagers que la compagnie a envoyé faire les clowns dans un cirque volant en violation de toutes les règles de l'air. Nous sommes certains à présent que dans les méandres et le labyrinthe bureaucratique d'Air France, personne n'a conscience de la gravité des fautes commises, habitués qu'ils sont tous d'être au dessus de toute réglementation !

Jean Marie Schreiber a pu rencontrer récemment Charles Pasqua, alors ministre de l'Intérieur, à qui il a exposé nos difficultés. Réponse de l'intéressé :

« *Ces gens là refusent de prendre leurs responsabilités !* »

La réponse pour madame Lombard part le 10 février, lui précisant une fois de plus que jamais aucune invitation ferme n'a été formulée par sa compagnie. Mais ce courrier se croise avec celui de qui ?... Bernard Attali lui-même !

Inattendu ! c'est le moins que l'on puisse dire. Se serait-il enfin rendu compte que nous existons ? Serait-il enfin revenu de sa lointaine planète ? Ou bien prend-il conscience, après le crash du « Mont Sainte Odile » que le temps des tergiversations est bien fini, et que les victimes et leurs familles ne sont finalement pas tout à fait des conteneurs ou des sacs de sable ?

Bernard Attali répond en fait au Président du Sénat, Alain Poher, qui a pris fait et cause pour nous. Il l'assure de la totale disponibilité des services d'Air France ! Il affirme par ailleurs que c'est l'association qui a refusé un quelconque rendez-vous ! Enfin il pro-

pose que ses services nous reçoivent pour « *tenter de régler au mieux les dernières indemnisations* ».

A l'agence Air France de Mulhouse, c'est l'agitation des grands jours : Combien de billets voulez-vous pour vous rendre à Paris rencontrer notre PDG ? Pour quand ?

La situation est complètement inversée !

Rendez-vous est pris pour le 21 février au siège de la compagnie « square Max Hymans » à Paris. Chantal Moerlen, Jean Marie Schreiber, et moi-même, respectivement trésorière, président et secrétaire, sommes reçus par Paul Mingasson, secrétaire général d'Air France, bras droit de Bernard Attali et ancien collaborateur du ministre des transports Michel Delebarre. A ses côtés, omniprésent, le service juridique représenté par madame Lombard, une femme de cœur qui saura se montrer extrêmement diplomate.

D'entrée, nous nous réjouissons de cette rencontre, le premier signe de bonne volonté depuis maintenant bientôt quatre ans !

Mais, pour Air France, la démonstration de Habsheim ne revêt aucun caractère exceptionnel : c'est un vol ordinaire qui suppose des mesures ordinaires ! Les allocations données aux passagers indemnes et légèrement blessés ne sont absolument pas renégociables et les divergences d'appréciation pour les derniers dossiers en suspens pourraient être tranchées par un organisme neutre : l'INAVEM par exemple !

L'INAVEM, **IN**stitut d'**A**ide aux **V**ictimes **Et** de **M**édiation, est un groupe de techniciens et de juristes créé par le ministère de la justice pour aplanir les divergences et accélérer les indemnisations. Il est intervenu dans le cadre des victimes d'attentats et dernièrement vis à vis des familles des victimes du crash du « Mont Ste Odile ». Sans aucun pouvoir réel, il reste néanmoins de bon conseil face aux complexités administratives et peut aider une personne désarmée à effectuer toutes les démarches qui s'imposent à elle.

L'INAVEM va recevoir dans ses locaux à Strasbourg toutes les personnes aux dossiers en suspens, les écouter, réfléchir, et leur signifier très aimablement son impuissance. Son conseil : il vaut mieux négocier avec nos avocats et directement avec Air France !

« Les positions respectives des victimes et de la compagnie sont trop éloignées pour que l'INAVEM puisse jouer le rôle de médiateur qui est le sien, à savoir rapprocher le point de vue des uns et des autres afin d'aboutir à une indemnisation s'inscrivant dans le cadre de la législation et de la Jurisprudence existantes (sic) »

Dans l'esprit de ces gens, il s'agit de limiter l'indemnisation au plafond prévu de la Convention de Varsovie, soit 75000\$, ou environ 400 000 FF. Cette somme s'entend bien sûr pour les cas extrêmes, tous les autres ne pouvant prétendre qu'à un pourcentage variable de ce total.

Ce que l'INAVEM « oublie », c'est que le Président d'Air Inter, Jean Cyril Spinetta, a déclaré très récemment concernant le crash du « Mont Ste Odile » que sa compagnie indemniserait les victimes « sans aucun plafond ! ». Cette procédure n'est rien d'autre finalement que l'application à l'aéronautique des principes de l'assurance automobile.

Dans les années 90, il n'est plus logique de tenir compte du risque important qui existait lors des voyages aériens dans les années 30. A cette époque les autorités et les compagnies ont limité volontairement les indemnités et les sommes allouées aux victimes sous peine de créer des situations de faillite pour les transporteurs. Le voyage aérien est alors hasardeux et le passager un véritable aventurier !

Depuis lors, le transport aérien se modernise très vite, le confort, la régularité et la sécurité vont croissant. Mais un accord à leur avantage ne pousse pas les transporteurs à se remettre en question pour faire évoluer les conventions internationales, malgré un taux d'accident en chute vertigineuse.

Aujourd'hui enfin, après deux accidents en Alsace, les verrous ont sauté.

Nous retournons au siège d'Air France le 15 mai 1992. La volonté de la compagnie de régler à présent au plus vite les derniers dossiers est manifeste. Nous sentons que l'ombre du deuxième accident d'A 320 plane sur ces gestionnaires scrupuleux du pavillon tricolore, qui désirent « en finir ». Aux avocats de profiter de ces bonnes dispositions !

Reste à présent ce que l'association a nommé le « solde de tout compte », à savoir un « beau geste » final d'Air France. Nous avons placé le seuil très haut, des billets gratuits à vie et en Première pour toutes les victimes, sachant combien il serait difficile et délicat de faire accepter ce point !

Lorsque cette question est enfin évoquée devant Paul Mingasson, le refus est net et immédiat.

- Ce n'est pas possible, car même pour les agents de la Compagnie, il y a maintenant des restrictions. Que vont dire nos employés pour qui on limite dorénavant les surclassements ?

- Nous ne sommes pas vos employés, Monsieur, mais vos victimes. Le fait de nous mettre sur le même plan que les familles des

agents d'Air France qui occupent la moitié des sièges en Première avec un billet de seconde payé seulement 10% du prix est indécent !

Je fais mine de me lever en lui signifiant qu'une négociation ne peut aboutir s'il y a blocage total préalable d'une des parties, et que pour nous, un accord final doit comprendre aussi ce volet.

Madame Lombard va alors jouer les bons offices et en privé, faire comprendre à la Direction Générale d'Air France qu'un effort peut et doit être consenti sur ce point. Après quelques instants d'entretiens à l'écart, Paul Mingasson revient nous annoncer un « cadeau royal » de 5 billets !

Refus net de l'association !

« *Non, Monsieur le secrétaire général, vous êtes trop loin de nos propres propositions ! Allez, encore un effort !* »

Nouvelle suspension de séance. Les trois « passagers » attendent, assis patiemment dans le petit bureau dévolu aux négociations, au onzième niveau de l'imposant immeuble, centre nerveux de l'administration et siège de la pensée de la compagnie. Tandis que les trois d'Air France s'en vont réfléchir ailleurs, nous sentons imperceptiblement que l'issue de toutes nos démarches est enfin proche. Est-ce toujours le combat du pot de terre contre le pot de fer ?

Un quart d'heure après, retour du trio, le sourire aux lèvres :

- C'est d'accord pour dix billets gratuits en classe économique. Nous pensons même permettre une réservation comme pour un billet normal. Le tout restera valable dix ans !

Nous sommes certes loin des billets « à vie » en Première, mais tout aussi éloignés du refus catégorique entendu au début de ces discussions !

Nous pouvons alors considérer que nous venons enfin d'arriver au bout de cette négociation, après quatre longues années ! Le pot de terre a gagné !

Paul Mingasson, satisfait de notre acquiescement, nous propose alors de signer solennellement notre accord avec Bernard Attali soi-même !

- Notre Président nous attend dans son bureau avec des rafraîchissements. Il tient personnellement à parapher notre accord.

Tout était donc préparé ? Pourquoi pas, après tout. Nous allons ainsi voir si le patron ressemble à ses photos.

Nous sommes introduit dans les appartements de celui qui préside aux destinées de la plus grande compagnie aérienne française : Le frère de l'ami intime du Président.

Bon accueil dans la suite présidentielle, rafraîchissements parfaits, langue de bois et conversation de circonstance dans des fauteuils de cuir moelleux.

- Vous me voyez ravi de cet accord.. Madame, messieurs, Air France a le plaisir de vous offrir de voyager sur ses lignes. Comme quoi, il suffit de se parler pour lever toutes ces vaines suspensions.

- Oui, Monsieur le Président, c'est bien ça, il suffit de se parler !

Bernard Attali dégage alors son plus beau stylo et signe le document préparé par ses secrétaires. Jean Marie Schreiber fait de même.

Nous invitons alors officiellement Bernard Attali à venir se joindre à nous lors de la quatrième commémoration du crash, dans quelques jours. Refus poli ! L'emploi du temps du président ne lui permet pas de se déplacer, mais il nous assure qu'il est très sensible à notre invitation et regrette beaucoup, vraiment beaucoup, de ne pouvoir être des nôtres.

Comme nous comprenons cet homme, surchargé de travail, et très certainement sollicité de toutes parts pour toutes sortes de réunions importantes et de rendez-vous à tous les niveaux ! Venir jusqu'à Habsheim, avec le vol aller-retour, lui prendrait très certainement une demi journée de son précieux emploi du temps !

Nous pouvons alors annoncer ce « cadeau » d'Air France à l'ensemble des passagers le 26 juin suivant. La satisfaction est générale même si quelques uns s'interrogent aussitôt sur l'argent qu'il faudra bien trouver pour payer les séjours.

- La plus belle fille du monde ne peut donner que ce qu'elle a, et il n'est pas concevable de demander à une compagnie aérienne d'offrir des « frigos » ! rétorque le président.

16

Le rapport final

Entre temps, courant mai 1992, Michel Asseline dépose plainte contre X pour « Faux et usage de faux en écritures publiques ». Cette plainte vise le rapport de la commission Béchet qui se base sur une bande magnétique du DFDR (enregistreur des paramètres) différente

de celle actuellement aux mains du juge d'instruction : une froissure qui cesse d'exister en cours d'examen !

Marcel Lejeune l'a affirmé comme tel lors du procès en diffamation. Michel Asseline souligne malicieusement dans sa plainte, que si on peut toujours rajouter une froissure sur une bande magnétique, il est par contre impossible d'en effacer une. La trace reste toujours visible !

La plainte dénonce encore « la volonté manifeste de falsification » de la commission d'enquête, à preuve, la trajectoire physiquement aberrante de l'avion et le refus de comparer toutes les différentes bandes vidéo de l'accident.

Enfin, d'après le témoignage d'un commissaire de police à l'Aéroport, Daniel Tenenbaum a été vu partir de Mulhouse dans un avion à réaction, celui de Monsieur Mermaz, ministre des transports. Il est arrivé à Villacoublay dans un autre, à hélices, selon d'autres témoins. Aurait-il changé d'appareil en vol tel un funambule, les boîtes noires sous le bras, ou peut-être plus simplement en atterrissant en cours de route ?

Le journaliste de FR 3 qui rapporte ces faits dans un reportage se voit aussitôt menacé de poursuites en diffamation par Maître Soulez Larivière, au nom de la DGAC.

* * *

L'été 1992 est la période des éditeurs. Gerda Burg, brûlée très gravement dans l'accident, vient d'écrire un livre sur la première année de son calvaire dans les hôpitaux spécialisés. Elle désire témoigner, à présent que ses souffrances se sont quelque peu estompées : « *Dans une épreuve pareille, on peut atteindre l'abîme du désespoir, mais on a une autre connaissance de la vie, venue de la rage de vivre !* »

Cet ouvrage très poignant n'aborde pourtant que très peu l'accident lui-même et les causes directes de ses brûlures. Pour Gerda, la recherche de la vérité dépasse à l'évidence ses préoccupations et ses soucis. Extrêmement bouleversée devant les souffrances des enfants brûlés qu'elle a côtoyé dans les hôpitaux, elle a décidé de verser ses

droits d'auteur à une association de l'hôpital des grands brûlés de Metz.

Trois mois plus tard, en septembre 1992, paraît l'ouvrage de Michel Asseline : « *Le pilote est-il coupable ?* ». Près de 450 pages pour expliquer ses recherches et ses thèses sur les causes de l'accident. Nécessairement assez technique pour une bonne partie, cet ouvrage souligne toutes les contradictions des acteurs du drame et les questions laissées sans réponses par les enquêteurs officiels. Michel Asseline présente un scénario des plus plausibles sur les causes de l'accident qui interpellent et sapent les certitudes. Plus de dix mille exemplaires sont vendus et Jacques Chirac, alors maire de Paris, écrira en réponse à l'envoi d'un volume dédié : « *Cette enquête, menée avec une rare précision, permet d'éclairer d'un jour nouveau la catastrophe de Habsheim. Je ne doute pas que ce document contribuera à l'expression de la vérité et permettra de tirer tous les enseignements utiles pour renforcer la sécurité des passagers du nouvel Airbus A 320.* »

La presse écrite sera nombreuse à annoncer la parution du livre de Michel Asseline, mais pas toute. La presse aéronautique l'ignorera superbement. Lors des audiences des procès à venir, on surprendra pourtant toutes les parties et les magistrats à citer des passages et des extraits du volume. En fait tout le monde de l'Aviation le lit et ne peut plus ignorer de ce fait les interrogations qu'il soulève.

Les experts s'en serviront à leur tour pour contrer la défense de Michel Asseline en établissant des réponses toutes prêtes aux questions soulevées.

Invité au forum de la FNAC de Mulhouse au mois d'octobre pour présenter son livre, l'auteur découvre dans la salle parmi les curieux le fils de Claude Gérard, le responsable régional de la DGAC qui avait prélevé les enregistreurs sur l'épave de l'avion. Inattendue, délibérée ou due au pur hasard, cette présence permet au jeune homme de dire en public comment il a servi de sentinelle avancée à côté de la voiture de son père. Une voiture où reposaient les deux boîtes noires cachées sous une gabardine. Resté seul en poste durant plusieurs heures, il n'a pas vu rôder de gendarme dans les environs, un gendarme qui lui aurait pourtant tenu compagnie, aux dires de son père.

Il est vrai, qu'avec le temps, la mémoire flanche et que « l'esprit de l'A 320 » a peut être fait disparaître très mystérieusement des témoins !

Parmi les autres parutions de cette année 1992, le « bulletin opérationnel d'exploitation » de l'A 320, dans sa 97 ième édition ! Pour

un avion « parfaitement » au point dès le premier jour et exempt de défauts, que peuvent bien avoir à écrire de neuf les spécialistes de Toulouse après avoir déjà édité 96 autres versions du manuel.

Une apparition aussi le 24 septembre, celle de Norbert Jacquet, en grand uniforme de pilote d'Air France sur le parvis du tribunal de Colmar, à deux pas du bureau du juge Guichard. Devant un tableau qu'il a installé sur le perron, on peut lire : « *A la rue pour délit d'opinion* ». Norbert Jacquet fait « la manche » comme un clochard qu'il est devenu puisqu'il vient d'être obligé de quitter son appartement pour non-paiement de loyer. Cela fait à présent deux ans qu'il est licencié d'Air France.

« Puisqu'on veut faire de moi un clochard et qu'il n'y a pas de distribution de courrier sous les ponts de Paris, je suis venu à Colmar me mettre à la disposition de la justice, au cas où le juge Guichard veut me convoquer ! »

Interviewé par les Dernières Nouvelles d'Alsace courant octobre, le juge Guichard ne craint pas de qualifier l'affaire de Habsheim de « *crash judiciaire* » :

« S'il y a eu effectivement substitution et falsification, alors il s'agirait d'une affaire d'Etat qui n'aurait pas été possible sans l'accord de très hauts fonctionnaires d'Etat. Là ce serait un autre procès et dans ce cas on ne saura sans doute jamais ce qui s'est vraiment passé ! »

Eh oui, même le juge d'instruction reconnaît à présent les limites des pouvoirs de la justice !

Encore une parution en novembre, cette fois au cabinet du juge Guichard : rejet de la demande d'Airbus Industrie de pouvoir se constituer partie civile dans l'accident de Habsheim comme dans celui du Mont Ste Odile. Airbus fait appel, bien sûr, car l'industriel semble avoir un besoin pressant d'accéder aux dossiers d'instructions. Mais pourquoi donc, alors que la justice suit son cours parfait ?

Enfin, la veille de Noël, dernière parution de l'année : un communiqué de René Pech, Procureur de la République de Colmar :

« Les deux experts désignés (...) viennent de déposer un pré-rapport qui conclut à l'authenticité du CVR et du DFDR, et à l'absence de falsification des enregistrements ! (...) Les recherches des experts judiciaires démontrent que les enregistreurs et les bandes enregistrées se trouvant actuellement sous main de justice constituent bien ceux de l'avion à l'instant de l'accident ! »

Ce texte à la signification majeure, va paraître le 24 décembre dans toute la presse. Les jours de fête qui suivent vont empêcher de fait toute réaction, interprétation ou opposition de qui que ce soit !

Une date choisie de toute évidence complètement au hasard !

* * *

Trois mois plus tard, Michel Asseline et son avocat déposent leurs conclusions devant le juge d'instruction François Guichard : Une réponse en quelque sorte au pré-rapport des expert :

« Je n'ai pas une seule ligne à changer dans mon livre. Les contradictions du rapport me font persister dans l'idée qu'un deuxième jeu d'enregistreurs a été utilisé pour servir de leurre.(...) Les anomalies de la trajectoire de l'avion de peuvent s'expliquer que par la falsification des bandes ! »

Michel Asseline précise encore :

« Si après le dépôt de mes conclusions, les experts ne reconnaissent pas qu'il y a au minimum un doute sur l'authenticité des boîtes, je me poserai des questions sur leur capacité à enquêter sur les accidents de Habsheim et du Mont Ste Odile et je demanderai qu'ils soient récusés ! »

Le SNPL se déplace aussi à Colmar deux mois plus tard et commente ainsi ses entretiens avec le juge :

« Certaines réponses apportées par MMr Venet et Belotti sont satisfaisantes, mais d'autres questions restent encore en suspens ! »

* * *

Samedi 25 juin 1993, près d'une centaine de personnes se retrouvent en l'église de Habsheim, puis, pour la cinquième fois, sur les lieux de l'accident afin de se souvenir des trois morts et de « tous ceux marqués dans leur corps et leur esprit » dira le prêtre, qui ajoutera : « Pour qu'il n'y ait pas l'oubli, voire l'injustice ! ». Jean Marie

Schreiber rappelle que notre recherche de vérité continue, à présent que les dernières indemnisations sont en bonne voie d'être définitivement réglées. Michel Asseline, cette année encore, est des nôtres. Continuant de nous tenir informés de l'avancement de l'enquête, il nous précise qu'un expert américain, Paul Turner, qui travaille chez « Fairchild », le constructeur des boîtes noires, a effectué une expertise à la demande du juge Guichard.

Ses conclusions sont nettes : En analysant le CVR (enregistreurs des conversations), il note une série de quatre pompages moteur AVANT que l'avion ne touche les arbres. Cette double série de « *boum - boum* » (Tiens ! on les retrouve ! !) n'apparaît pas sur l'autre enregistreur, celui des paramètres. Et Paul Turner de conclure que « *des problèmes se sont posés au cours de ce vol au niveau de l'ensemble « logiciel - matériel informatique - utilisateur ou bien des problèmes d'interface homme - machine !* »

Ces pompages correspondent en outre à plusieurs témoignages de personnes sur les lieux mêmes du crash.

Pendant que nous commémorons le cinquième anniversaire de notre accident, nous apprenons par la presse que le ministre des transports Bernard Bosson vient de recevoir dans son bureau parisien plusieurs délégations d'associations de victimes d'accidents collectifs, dont ECHO, du Mont Ste Odile. Le ministre est très certainement entouré de fonctionnaires parfaitement amnésiques car personne ne lui a rappelé notre existence. Certes, au plus haut niveau de l'Etat, l'envie doit être très forte d'oublier ce qui s'est passé à Habsheim, d'enterrer cette affaire et d'écarter une fois pour toutes ces victimes gênantes qui continuent de faire parler d'elles contre toute logique en recherchant à tout prix les causes réelles d'un accident contre les affirmations officielles. Sommes nous donc devenus des pestiférés ?

Notre président écrit au ministre pour s'étonner de notre absence lors de cette rencontre, alors que c'est nous qui avons lancé l'idée d'une fédération pour les accidents collectifs. Il en profite aussi pour souligner notre détermination dans la quête de la vérité face à ce qu'il nomme clairement « une affaire d'Etat » pour protéger l'A 320.

La réponse du ministre évite soigneusement toute allusion aux associations de victimes, mais stigmatise les accusateurs de la thèse officielle face au « *rapport, objectif et mesuré* » de la Commission d'enquête officielle. « *Sur ce plan, l'enquête est close !* ».

Fermez le ban !

L'alternance du pouvoir en France ne change absolument rien aux données du problème et les ministres des transports qui se succè-

dent à la Grande Arche de La Défense entérinent chacun à leur tour les prises de position de leurs prédécesseurs, d'autant que l'immuable pyramide des hauts fonctionnaires de l'Etat reste sûrement extrêmement vigilante dans l'entourage ministériel. Une véritable forteresse totalement inexpugnable ! Nous comprenons alors définitivement où se situe le pouvoir réel en France, avec une parfaite continuité et un profond mépris pour toute transparence démocratique !

* * *

L'été 93 laisse circuler un bruit étrange venu de Colmar. Dans certains milieux dits « biens informés » on entend dire que François Guichard va être dessaisi des dossiers Airbus. Personne ne confirme et le principal intéressé nie en ouvrant toutes grandes les portes de ses armoires remplies des dossiers des deux affaires !

Voyez, ils sont toujours là !

Faux bruits ou intox ? Qui a lancé ces rumeurs, et pour le bénéfice de qui ? Personne n'en sait rien et la rumeur s'éteindra bientôt d'elle même.

* * *

Au mois de novembre 1993, je prends deux semaines de vacances et grâce aux billets offerts par Air France, je pars rendre visite à ma fille à Tahiti.

Après le vol vers Los Angeles et l'escale qui suit, nous redécollons vers Papeete. Dans les haut-parleurs de l'avion, j'entends les mots de bienvenue prononcés par le commandant de bord : Max Venet ! J'appelle aussitôt l'hôtesse pour lui demander de pouvoir le rencontrer.

- *Qui dois-je annoncer ?*

- *Mon nom ne lui dira probablement rien. Dites-lui simplement que nous avons un ami commun : Jean Belotti.*

L'hôtesse disparaît et reviens quelques minutes après :

- Le commandant vous attend, veuillez me suivre !

Lorsque je pénètre dans le poste de pilotage, le commandant Max Venet se retourne, plisse les yeux et me demande :

- Vous êtes un ami de Jean ? Mais vous-même, qui êtes-vous ?

- Un passager du crash de Habsheim, Jean Claude Boetsch !

- Ah ! C'est vous Jean Claude Boetsch ! J'ai bien entendu parler de vous ! Mais asseyez-vous donc. Je suis très heureux de vous rencontrer.

Je m'assois sur un siège libre dans cet immense poste de pilotage de Boeing 747-400. En dehors de Max Venet, deux autres pilotes sont déjà installés, comme c'est la règle sur les vols longs courriers.

Max Venet va d'abord me donner un petit cours sur son avion, le plus gros du monde. Il n'est toutefois pas tendre avec l'électronique embarquée. C'est complexe, ça manque de lisibilité rapide, et puis, les constructeurs ont fait un pari très risqué en misant sur le tout informatique.

- Regardez, il y a 19 informations sur mon écran (il les compte du doigt), alors que l'être humain n'en saisi que trois ou quatre simultanément ! Et en cas de crash, aucune information, plus rien ne subsiste, tout est détruit !

Max Venet se penche alors sur le côté et exhibe une grosse chemise de carton bleu de deux centimètres d'épaisseur :

- Voyez, c'est le rapport sur Habsheim ! Il ne me quitte jamais, même si avec mes heures de vol, c'est Jean Belotti qui fait le plus gros de l'enquête.

A propos du crash, d'ailleurs, nous avons reconstitué la trajectoire dans la forêt.

Il prend alors une feuille blanche, un stylo et commence à dessiner :

- C'est la roulette de nez qui a d'abord touché les arbres, les moteurs ensuite, puis le train principal !

- Non, je ne suis pas d'accord, c'est d'abord le train principal qui a cogné les arbres, je l'ai parfaitement senti.

- Ah bon ! Vous croyez ? Enfin, oui, peut-être !

J'ai complètement oublié où nous étions, pris par cette échange complètement surréaliste dans ce gros Boeing 747 à 33 000 pieds d'altitude, uniquement bercé par le ronronnement des moteurs et mon expert qui m'a pris en sympathie !

- Airbus nous a déroulé le tapis rouge, vous savez, mais on ne s'est pas laissé faire ! Bien sûr, on est passible de crime lèse-Airbus dès qu'on émet la moindre critique sur cet avion ! De toutes façons,

nous sommes honnêtes, Belotti et moi, car je suis près de la retraite et Jean y est déjà. On n'a rien à perdre !

Vous savez, tout ce travail que l'on fait, c'est d'abord pour vous, les passagers, vous avez droit à la vérité, c'est la moindre des choses. Mais nous sommes honnêtes, car pour les autres, faites nous confiance, chacun en prend pour son grade !

Plusieurs fois, je fais mine de me lever, mais Max Venet insiste pour que je reste. Il s'est passé déjà deux bonnes heures lorsque je regagne ma place, parmi les autres passagers. Max Venet et moi savons bien tous les deux que notre prochaine rencontre aura lieu au tribunal !

* * *

Fin avril 1994 enfin, presque six ans après les faits, les conclusions des contre-experts Venet et Belotti sont notifiées aux cinq personnes mises en examen ainsi qu'aux parties civiles.

Selon ce rapport, cinq facteurs sont à l'origine de l'accident :

- *Dysfonctionnement décisionnel au sein de la compagnie Air France.*

- *Désignation par Air France de deux pilotes n'ayant aucune expérience des manifestations aériennes, n'ayant reçu aucune formation à cet égard et dont la qualification sur A 320 était très récente.*

- *Décision de Cdt Asseline d'effectuer une présentation à grande incidence et à basse altitude afin de démontrer les qualités de vol de l'A 320 en ce domaine alors qu'il n'avait pas reçu de formation adéquate et ne connaissait pas l'environnement de l'aérodrome.*

- *Une conduite de vol imparfaite ayant amené l'avion au point de remise des gaz.*

- *L'influence exercée sur les équipages en formation à Airbus Industrie par les démonstrations de vol à grande incidence prodiguées aux stagiaires par les pilotes d'Airbus Industrie, **alors que les modes de fonctionnement des lois de protection d'incidence n'étaient pas explicités de manière exhaustive dans la documentation et dans les cours fournis aux stagiaires.***

Sont donc bien encore mis en cause la direction d'Air France qui avait pourtant « jugé » son pilote, l'équipage de l'avion ainsi qu'Airbus Industrie pour publicité mensongère !

Les experts excluent par contre tout dysfonctionnement de l'avion et de ses systèmes, altimètres, moteurs, commandes de vol et enregistreurs.

Les conclusions se résument finalement par une phrase que l'on entend depuis six années maintenant :

Tous coupables, sauf l'avion !

Bien sûr, Michel Asseline n'est pas d'accord avec ces conclusions : « *Si le rapport se révèle pertinent sur certains points, il est très loin d'entraîner notre adhésion pour ce qui concerne l'authenticité des enregistreurs !* »

Si l'on compare les affirmations de messieurs les contre-experts aujourd'hui en regard de leur premier rapport, il y a maintenant quatre ans, on mesure tout le chemin parcouru. Durant cette période, ils sont arrivés à déterminer l'authenticité parfaite des enregistreurs qu'ils estimaient alors au fond d'une « *situation inextricable* ». Quel talent !

Malgré ses erreurs et ses excès de « propagande », puisque tel est bien le mot adéquat, Airbus ne sera pas inquiété. Alors que sans cette confiance totale dans les protections de l'avion, jamais l'accident n'aurait eu lieu, même les experts en conviennent !

Pas un mot non plus concernant la DGAC dont le rôle était justement d'assister aux présentations en vol, de contrôler et éventuellement de sanctionner les pilotes qui volaient trop bas. Par le passé, sur plusieurs aérodromes de France, une quinzaine de passages à moins de 100 pieds, donc interdits, avaient déjà eu lieu avec le « Concorde » d'Air France ou un Airbus A 300 d'Air Inter, même avec un Boeing 747 d'UTA, en présence de contrôleurs de la DGAC sans que jamais aucun n'y trouve rien à redire.

Une attitude impunément laxiste, voire une collusion coupable !

Mais après un accident, tout le monde se réveille et sort le plus rapidement possible son, ou plutôt sa collection de parapluies !

* * *

Depuis le crash de Habsheim, deux des fleurs les plus rares de France, et même d'Europe, poussent sur le site de l'accident. Un botaniste vient en effet de découvrir au milieu de la végétation qui a repris le dessus quelques spécimens d'une variété très rare de violette, la violette de Schultz, ainsi que le carex de Fritsch, inconnu ailleurs en France. Ces deux plantes aiment la lumière et le déboisement de la trouée du crash a permis leur éclosion et leur épanouissement !

* * *

Depuis plusieurs mois, Michel Asseline avait demandé au juge d'instruction une copie de la bande du CVR et des films vidéo afin de les faire analyser par un autre expert.

François Guichard refusait en effet toute analyse complémentaire et la chambre d'accusation avait suggéré à la défense de faire effectuer elle même cet examen à ses frais. En janvier 94 enfin, les copies sont fournies par le juge et, à la demande de Michel Asseline, un ingénieur acousticien réputé, Marc Neubert, qui plus est expert auprès de la cour d'appel de Colmar, se penche sur les rubans magnétiques litigieux.

Ses conclusions sont formelles :

« La copie de l'enregistrement du CVR qui m'a été remise semble avoir fait l'objet d'au moins deux coupures !

Si les deux pistes sont parfaitement corrélées jusqu'à 90 secondes avant le crash,(...)une désynchronisation d'environ 0,1 seconde apparaît à deux reprises. En particulier, une coupure a été réalisée entre le moment où l'on entend la remise des gaz (clics dus à l'actionnement de la manette de gaz) et le crash, d'où une durée de 0,76 seconde entre les deux annonces « Thirty » de la sonde altimétrique sur l'une des pistes, alors que la durée n'est que de 0,63 seconde sur la deuxième piste. Sur ce même enregistrement, l'annonce « c'est bon ! » terminant l'enregistrement ne provient d'aucun des deux membres de l'équipage ».

Sur un même support, il est quand même très étrange de voir les deux pistes « glisser » l'une par rapport à l'autre. C'est tout simplement physiquement impossible !

Marc Neubert continue, concernant l'arrêt du CVR :

« L'avion a frôlé les arbres lors du passage de la lisière de la forêt, les bruits enregistrés sont ceux des branches sur le train principal. Il est donc exclu que des circuits vitaux aient été touchés 1,3 secondes après le passage de la lisière de la forêt, les réacteurs étaient encore très nettement au-dessus des arbres.

L'arrêt inopiné de l'enregistrement du CVR 1,3 secondes après le passage de la lisière de la forêt ne peut donc être dû à une quelconque détérioration d'un circuit vital de l'avion, et en particulier, ne peut être causé par l'interruption de l'alimentation normale du CVR, tel que cela est affirmé par les experts Venet et Belotti. »

Alors qu'est-ce qui a provoqué l'arrêt des enregistreurs, alors qu'aucun choc brutal n'est encore intervenu et que les moteurs tournant encore, fournissent toujours du courant électrique ?

Une petite précision s'impose à cet endroit. Les moteurs modernes sont dits à « double flux » : un courant chaud qui passe par la turbine, de petit diamètre, au milieu, et un froid qui s'échappe du « fan », de grande circonférence, tout autour. Les deux « ventilateurs » tournent à des vitesses différentes.

Concernant la reprise des moteurs, Marc Neubert enfonce le clou:

« L'analyse du bruit des réacteurs lors du passage de l'avion au dessus du terrain de Habsheim fait apparaître deux raies (deux fréquences. Ndr) l'une à 968 Hz, l'autre vers 2770 Hz. La raie la plus basse correspond au « fan », la raie de fréquence plus élevée correspond à la turbine basse pression.

D'où une puissance d'environ 32% et non 90%..

Les analyses spectrales figurants dans le rapport de la DGAC ont limité l'étude à la plage de fréquence 1750 -3000 Hz, et c'est à tort que le rapport a attribué cette raie au « fan », d'où la conclusion erronée que les moteurs tournaient à 91% de leur puissance nominale.

Enfin il apparaît que la puissance des moteurs s'effondre nettement 2,3 secondes après le début de la montée en régime, alors que les nacelles sont encore nettement au dessus des arbres, et qu'en aucun cas, l'arrêt des moteurs ne peut être imputé à l'ingestion de branchages ! »

Il est alors évident qu'avec des moteurs fournissant 32% de puissance seulement, l'avion ne peut pas ou ne veut pas remonter !

* * *

Michel Asseline tient une conférence de presse et rend ce rapport et ces conclusions publics le jour de la commémoration du sixième anniversaire de l'accident, le 25 juin 1994.

Tout le monde pense alors que l'estampille d'expert officiel auprès de la Cour d'Appel de Marc Neubert va donner le plus grand crédit et une incontestable valeur à ses travaux. Le juge ne pourra pas rejeter une telle expertise et va avoir à choisir entre deux versions, mais laquelle ? Celle de ses experts attitrés ou bien celle plus succincte, mais parfaitement claire et rigoureuse de Marc Neubert ! Il est vrai qu'elle obligera alors le juge à remettre en question ses conclusions, ainsi d'ailleurs que la majorité des travaux et des résultats de MM. Venet et Belotti.

Deux théories s'affrontent donc à présent, mais la dernière en date a le mérite d'expliquer logiquement l'écrasement de l'Airbus !

Le juge doit certainement s'interroger : comment se sortir de ce dilemme ?

Les victimes rescapées, fidèles, se retrouvent pour la sixième fois sur les lieux du crash, accompagnées cette année encore de leurs pilotes et commandant de bord.

Je prends la parole, en l'absence de Jean Marie Schreiber :

« Si le destin nous a épargné, c'est peut-être aussi pour témoigner et faire valoir notre détermination. En six ans, que de chemin parcouru ensemble. Le 27 juin 1988, on faisait la première page des journaux, avec la conclusion d'une enquête éclair qui concluait à la faute seule et entière du pilote. 2190 jours ont passé et le juge n'a toujours pas déposé ses conclusions. Notre combat pour la vérité aux côtés de Michel Asseline et de Pierre Mazières a empêché le mensonge de s'installer et de devenir la version finale. Nous ne voulons pas être des rescapés ingrats face à la providence qui nous a sauvé. »

* * *

La loi ne permet pas, jusqu'à présent, aux associations créées après un accident de se porter partie civile, puisque, tout naturellement, elles n'existent pas légalement au moment des faits.

Jacques Bresson, qui a perdu son fils dans l'accident ferroviaire de la gare de Lyon, le 27 juin 1988, habite Paris et voudrait faire changer les choses. Pour lui, à l'exemple des associations de lutte contre le racisme, l'antisémitisme, le proxénétisme ou le terrorisme, les associations de défense des victimes d'accidents collectifs devraient avoir la même reconnaissance légale.

A son initiative, le 27 juin 1994, une **F**édération **N**ationale des **V**ictimes d'**A**ccidents **C**ollectifs est donc créée, la FENVAC.

Rapidement a lieu une première réunion qui regroupe les membres des associations des victimes du *stade de Furiani*, de la *gare de Lyon*, de la *gare de Melun*, de l'*Airbus de Habsheim*, et de l'*autocar de Beaune*. Ce n'est qu'un début car d'autres associations se sont manifestées pour adhérer ultérieurement.

L'association ECHO refuse la main tendue car ses dirigeants de l'époque estiment pouvoir se défendre seuls, très considérés qu'ils croient être par les autorités et la justice !

Pour tous les autres, dans un premier temps, il paraît impérieux d'apporter immédiatement après un accident un réconfort moral aux victimes et à leurs familles ainsi qu'un soutien juridique alors qu'elles se retrouvent souvent seules face aux compagnies d'assurance, aux administrations et aux entreprises impliquées dans les accidents.

Un rendez-vous est déjà pris auprès du garde des sceaux, Pierre Méhaignerie. Il portera pleinement ses fruits puisqu'un projet de loi viendra modifier les choses et lors du procès de décembre 1996, l'association des victimes du crash de Habsheim inaugurera ce nouveau droit et pourra siéger de plein droit parmi les plaignants.

* * *

TF1, dans un reportage, rend compte du rapport d'expertise de Marc Neubert et de la réaction du principal accusé, Michel Asseline.

Trop peut-être au goût d'Airbus Industrie puisque Jean Pierson, son administrateur - gérant, pique une belle colère et envoie une lettre au PDG de la chaîne pour lui apprendre que dorénavant, tous les services de la communication d'Airbus et de ...l'Aérospatiale ont l'interdiction de collaborer avec les journalistes de TF1.

D'après la déontologie selon Jean Pierson, un bon journaliste n'a le droit de dire que du bien d'Airbus et ne doit pas pouvoir poser des questions gênantes pour le consortium ! Amen !

* * *

Septembre 1994, sortie en librairie du livre de Norbert Jacquet : « AIRBUS, l'assassin habite à l'Élysée ».

Le texte promotionnel qui accompagne l'ouvrage est comme le titre, très accrocheur : « *Norbert Jacquet s'attache dans cet ouvrage à rétablir la vérité sur l'Airbus A 320, n'hésitant pas à désigner, preuves à l'appui, tous ceux qui ont au plus haut niveau contribué à minimiser les imperfections de l'avion !*

Intéressant pour ceux qui ne prennent pas l'avion, ce livre devient, non pas utile, mais nécessaire pour tous ceux qui le prennent et ont le droit de savoir, lors de l'embarquement, si leur sécurité est, oui ou non, en jeu. »

Norbert Jacquet raconte son histoire personnelle, bien sûr, et ses démêlés avec Air France, ainsi que ses conclusions quand aux accidents d'A 320 : Habsheim, Bangalore, Mont Sainte Odile, Varsovie, et autres incidents : Nîmes, Perpignan, Lille, Lourdes, et pour finir, les anomalies et contradictions de tous les rapports d'enquête sur Habsheim et Ste Odile. Un livre où la technique côtoie l'histoire et les règlements de compte avec « les criminels de l'aviation civile française » tout au long de 220 pages.

Peu de répercussions médiatiques dans les semaines qui suivent, comme si le titre du livre constituait déjà pour l'ensemble de la presse un crime de lèse majesté !

Toutefois, en novembre 94, le ministre des transports, Bernard Bosson, au nom de tous les fonctionnaires impliqués, ainsi que le juge Guichard vont intenter un procès en diffamation suite à certains passages du livre. Mais après l'élection de Jacques Chirac, le nouveau

ministre des transports, Bernard Pons, retirera la plainte au nom de l'administration.

Tout l'argumentaire de Norbert Jacquet concernant les falsifications repose sur une chose simple : la bande magnétique en boucle du DFDR (enregistreur des paramètres de l'avion) comporte six pistes parallèles lues successivement. La tête d'enregistrement passe automatiquement sur la piste 2 dès que la 1 est pleine, et ainsi de suite, pour toutes les six. A la fin de la piste 6, elle revient au point de départ sur la piste 1.

La nuit de l'accident, d'un coup de ciseau, les techniciens ont coupé la bande avec ses 6 pistes pour l'extraire de son boîtier. Il est alors évident que de part et d'autre de cette coupure, on doit retrouver le prolongement logique des paramètres et du temps chronologique enregistrés pour chacune des pistes.

Si les signaux apparaissent confus sur les pistes 2, 3, 4, 5, suite à la « panne du DFDR (!) », ils sont corrects pour la piste 1, et se raccordent bien de chaque côté du coup de ciseau. Mais sur la piste 6, en revanche, il manque 18 secondes dans la continuité, soit 16 cm !

Et le tout sur le même support !

Explication : il suffit peut-être de couper la bande magnétique de 6 mm de large en escalier pour enlever 16 cm sur une seule piste, la 6 !

Pour l'ancien pilote d'Air France, l'explication vient plutôt d'une recopie en simulateur de tous les paramètres sur une des pistes, mais mal recalée, car au grand jamais « l'élasticité » du support magnétique n'est à ce point variable.

Aujourd'hui encore, le procès en diffamation qui oppose toujours « Guichard - Jacquet » va de report en suspension, et d'audiences en autres reports d'audiences comme si personne ne désirait vraiment voir arriver la fin de la procédure.

* * *

Les nombreux livres, les innombrables articles de presse, les multiples émissions télé dans plusieurs pays du monde, les expertises éminemment contradictoires, l'évident constat des aberrations et des

impossibilités physiques dans les rapports officiels, les multiples affirmations sans preuves de certains experts, rien de tout cela ne fait varier d'un iota la thèse officielle des pouvoirs publics, du juge d'instruction et de ses experts.

L'avion n'a rien ! L'avion n'a strictement rien ! matraquent-ils ! Il est, a été et sera toujours parfait, au dessus de tous reproches, maintiennent-ils.

Ceux qui tentent de démontrer ou simplement affirment le contraire, même preuves à l'appui, ne sont que des ennemis de la France, voire des gens « vendus à Boeing », et de toutes façons, fous et incompétents !

Circulez, à présent, il n'y a plus rien à voir !

C'est pourtant en France, pays des droits de l'homme et moralisatrice pour tous les autres peuples et nations de la Terre de surcroît, que toute contestation est interdite et dénoncée avec tous les moyens à la disposition d'un état.

Staline faisait « effacer » des visages sur certaines photos officielles et internait ses opposants en hôpital psychiatrique, d'autres exilaient les irréductibles dans des camps ou des bagnes, d'autres encore utilisaient le lavage de cerveau pour obtenir des « conversions » aux thèses officielles.

Qu'avons nous à leur envier dans les principes ?

Surtout que ces méthodes reposent en grande partie sur une soumission tacite mais totale d'une bonne partie de la population que tout combat, toute lutte, dérange. Il est tellement plus confortable d'être dans le sillage du plus fort que d'avoir à se battre. Le citoyen moyen n'est pas Zorro, ni Robin des bois, et ne l'a jamais été, même si parfois, les limites dépassées, il risque de se révolter.

Une consolation tout de même. Le Français moyen est plein de bon sens et même s'il n'est pas versé dans les analyses techniques pointues, il n'est pas dupe des mensonges qu'on lui débite au nom de la raison d'Etat !

Plus d'un passager et même plus d'un simple citoyen a déjà fait le lien entre les accidents d'Airbus et « l'erreur humaine » systématique, entre les boîtes noires d'Airbus et leur décryptage « exotique », entre la Vérité que chacun désire voir éclater et la réalité des débats devant les tribunaux, entre enfin la volonté politique et l'activisme obscur de certains cabinets.

Aujourd'hui, les dupes deviennent bien une denrée de plus en plus rare !

17

Vers le Dénouement

Après des vacances studieuses, les experts Venet et Belotti répondent aux objections de Michel Asseline et au rapport de Marc Neubert par deux mots, deux seuls : « Aucune manipulation ! ».

Cette fois, les deux experts officiels se sont fait assister par un gendarme de l'institut de recherches criminelles, le capitaine Yannick Antoniades. La mission confiée par François Guichard à ce militaire : Vérifier les dires et les calculs de Marc Neubert, expert acousticien !

Les 130 pages d'un rapport signé par ces trois experts et remis au juge fin septembre concluent que les affirmations de Marc Neubert « *ne sont pas fondées, en l'absence d'explications sur sa méthodologie !* ». De plus son expertise ne saurait être valable puisqu'il a travaillé sur une simple copie (celle-là même authentifiée et remise par le juge Guichard à Michel Asseline aux seules fins d'une expertise privée) alors qu'eux mêmes ont pu analyser la bande originale.

En conclusion, nos trois experts de l'accusation confirment que « *la synchronisation y est parfaite !* ».

Le juge Guichard annonce alors aux médias qu'il considère que son instruction est quasiment bouclée.

J'allais poser une question au juge Guichard : pourquoi n'a-t-il pas authentifié d'une manière absolue la cassette donnée au prévenu afin que les bases de travail de TOUS les experts soient égales et comparables ?

Mais en avait-il vraiment envie ?

Il y a peut-être des experts plus experts que d'autres experts. Certains d'entre eux ont droit à tout le crédit pour leur travail, d'autres pas. Certains ont toute la confiance de la Justice, car du côté des accusateurs, les autres pas car rattachés à la défense. Les armes du « mis en examen » sont de fait biaisées, voire truquées au départ, et on empêche ainsi l'accusé de prouver sa bonne foi face à des arguments et des pièces uniquement à la disposition de l'accusation. On peut légitimement s'interroger sur les droits réels de la défense et l'équilibre de ses moyens face à l'accusation !

Mais je ne peux croire que les juges de France ont pu établir, ni approuver un tel système. Seule explication plausible : des intérêts supérieurs exigent une condamnation et il n'est pas question de faire éclater un scandale où beaucoup de monde, très certainement, serait éclaboussé.

Enfin, fin novembre 94, le juge d'instruction François Guichard envoie au procureur de Colmar, René Pech une ordonnance de 140 pages, condensé des quelques 20 000 pages du dossier complet.

L'instruction est terminée.

Le procureur de la République dispose alors de trois mois pour prendre une décision. Mais à l'expiration de ce délai, fin février 95, il hésite toujours.

Une semaine plus tard enfin, il demande à François Guichard de « revoir sa copie » et demande une poursuite de l'enquête et la mise en examen supplémentaire de quatre hauts responsables d'Air France. Etonnement général ! En particulier de François Guichard qui pensait bien en avoir terminé avec cette affaire.

Malgré le délai légal de cinq jours qui lui est imposé, le juge d'instruction prend son temps. Lire les 218 pages du réquisitoire du procureur n'est déjà pas facile, même si on connaît le dossier, mais de plus, un passager de l'avion vient de décéder et sa famille a demandé une autopsie afin de déterminer si ce décès a un lien avec l'accident. Nouveau retard donc.

* * *

24 juin 1995 : Sept années déjà, à deux jours près.

La forêt a repoussé depuis l'accident et la vingtaine de passagers venu se recueillir sur les lieux du crash doit se frayer un passage parmi les jeunes arbres, les buissons et les fourrés de ronces. Mais le grillage a disparu à présent.

Jean Marie Schreiber ne cache pas sa colère :

« Sept ans, ça suffit ! Sept ans après, la justice n'a toujours pas statué. Que cherche-t-on ? Manifestement, on retarde au maximum le procès et on essaie même de l'éviter. Mais, nous restons tous vigilants ! »

Michel Asseline, selon une habitude à présent solidement établie, nous fait le point sur l'avancement de l'enquête :

« Je dénonce l'attitude du juge Guichard qui ne veut pas donner suite à mes plaintes pour bris de scellés et destruction de preuves. Veux-t-il vraiment rechercher la vérité, avec des experts qui ne sont même pas qualifiés sur A 320 ?

De plus, les investigations complémentaires que je lui demandais et qui ont été aussi refusées par la chambre d'accusation, se basaient sur d'autres films vidéos non suspects de manipulations qui auraient détruit tout l'argumentaire fabriqué des experts.

Pourquoi, de plus, ne donne-t-il pas suite à la demande du procureur de mettre en examen d'autres hauts responsables d'Air France ?

Las de cette « JUSTICE » qui ne veut voir que ce qui ne risque pas de faire des vagues, j'ai décidé après tant d'années d'efforts, de demander la nullité judiciaire des boîtes noires, de leurs contenus et de tous les actes en dépendant.

Je refuse catégoriquement de cautionner un procès basé sur des pièces nulles qui ont conduit à des conclusions nulles.

Nous irons au procès de l'accident de Habsheim pour y établir la vérité publiquement et nous nous passerons très bien de pièces n'ayant aucun rapport avec la réalité et nulles judiciairement.

Nous défendrons cette recherche de la vérité jusque devant la cour européenne des Droits de l'Homme si cela s'avérait nécessaire ! »

Enfin, au mois d'octobre 1995, le juge François Guichard envoie aux parties civiles un nouvel avis de fin d'instruction. Toutes ont vingt jours pour faire leurs observations. Michel Asseline reprend alors les arguments développés devant les passagers et dépose douze pages de conclusions dans le cabinet du juge, soulignant encore que certains des experts adjoints ne sont pas indépendants puisqu'ils ont des liens avec Airbus Industrie et les services de l'Etat. Il reste maintenant à la chambre d'accusation à répondre à ces arguments et donc à se prononcer une nouvelle fois sur la validité des enregistreurs et des analyses qui en découlent !

Le 15 février, la décision tombe:

Le recours est déclaré irrecevable pour vice de procédure !

Commentaire du principal intéressé :

- Le fond du dossier n'a toujours pas été évoqué !

* * *

Fin octobre, l'Etat renonce à poursuivre Norbert Jacquet en diffamation pour ses accusations de manipulation des enregistrements par des fonctionnaires qu'il développe dans son livre. Chacun peut comprendre ce qu'il veut dans ce désistement, bien sûr, mais les affirmations de Norbert Jacquet ne seraient-elles pas fondées, et ne font-elles pas craindre au pouvoir un déballage public d'éléments qu'il vaut mieux taire ?

Le juge François Guichard maintient malgré tout sa plainte pour l'utilisation de qualificatifs assez peu aimables à son égard.

* * *

Fin mars 1996, le juge Guichard rend une ordonnance de 180 pages qui prend plus des allures de réquisitoire contre Michel Asseline

qu'une simple instruction à charge et à décharge, comme c'est son devoir. François Guichard veut-il régler son compte à celui qui par tous les moyens juridiques à sa disposition, a demandé maintes fois des compléments d'enquête, des informations supplémentaires et plusieurs contre-expertises, allant jusqu'à mettre en cause l'impartialité du magistrat instructeur ?

Les qualificatifs employés par François Guichard à l'encontre de Michel Asseline sont très loin de la personnalité de l'homme que connaissent ses passagers. *Obstiné* d'après le juge ou *persévérant* d'après les victimes ? *Ignorant* ou tout simplement *contestataire* des vérités officielles ? *Présomptueux* comme le dit François Guichard ou plus naturellement *excellent professionnel* comme l'attestent tous ses anciens chefs ? *Irrespectueux*, tonne encore le juge, mais vis à vis de qui ? *Mauvais organisateur* encore, alors qu'il était responsable à Air France de toute l'organisation pour l'arrivée de l'A 320 ! *Indiscipliné*, alors qu'il passait chez les hôtes et stewards pour un commandant de bord particulièrement pointilleux sur les règlements.

Et puis encore : *Michel Asseline s'est pris pour un pilote d'essais d'Airbus Industrie sans en avoir la qualification.*

L'ordonnance du juge a des allures d'anathème vengeur contre Michel Asseline.

Il est reproché aussi à l'équipage, sous l'autorité du Commandant de bord, d'avoir effectué une présentation de l'avion aux grands angles d'incidence de sa propre initiative et en dessous de la hauteur réglementaire de 170 pieds (50 m environ).

Pierre Mazières s'en tire beaucoup mieux puisqu'il ne lui est reproché que l'impréparation du vol.

Henri Petit, directeur des opérations aériennes d'Air France se voit reprocher une note de service relative aux présentations en vol dans laquelle il autorise les passages à 100 pieds, donc en contradiction avec la réglementation.

Jacques Gauthier, responsable de la sécurité des vols à Air France *aurait du être plus vigilant* concernant les fameux « vols spéciaux » comme celui de Habsheim, organisés régulièrement par Air France.

Enfin François Furstenberger, le président de l'aéroclub aurait du convier l'équipage à un briefing avant le vol.

Pour finir, François Guichard estime que la Préfecture et Airbus Industrie n'ont commis aucune faute Il justifie l'innocence du constructeur en affirmant que : « *Seuls les présomptueux et les imprudents*

peuvent avoir subi l'influence d'Airbus concernant les vols de démonstration ! ».

Voilà donc les conclusions édifiantes de huit années d'instruction, avec pas moins de cinq commissions d'enquête et cinq juges d'instruction, un nombre d'experts, d'experts associés et d'experts adjoints si important qu'on en perd le décompte. Les 179 pages de cette ordonnance sont transmises aux cinq personnes mises en examen ainsi qu'aux 38 parties civiles.

Pour l'association des victimes :

« Il est normal qu'Air France figure sur le banc des accusés, mais l'ordonnance du juge Guichard est si dure avec le pilote, qu'elle frise l'inconvenance ! Il serait dès lors étonnant qu'il se passe quelque chose de nouveau au cours du procès. On espère quand même que la vérité sera faite ! »

Pour Michel Asseline :

« M. Guichard n'a manifestement pas apprécié mes efforts et ceux de mes conseils pour établir les véritables causes de cet accident. Son ton et ses remarques prouvent qu'il a choisi son camp. Il s'est départi de la mesure qui doit être celle d'un magistrat instruisant à charge et à décharge. Il n'a pas rédigé une ordonnance de renvoi, il a prononcé un jugement ! (...) La publication de mon livre démontre que je n'ai jamais cherché à fuir mes responsabilités de commandant de bord. (...) Je reste totalement persuadé de l'existence d'un complot d'état organisé pour protéger la réputation d'un avion et d'une technique fortement controversée. (...) J'irai au procès de l'accident de Habsheim et ferai face à mes responsabilités ! »

Norbert Jacquet, toujours en procès contre François Guichard pour diffamation annonce aussitôt *« qu'il cessera immédiatement de se défendre dans ce procès si une explication, autre que la falsification, est trouvée concernant les coupures de la bande du DFDR. ! »*

Il n'en reste pas moins vrai que la liste du juge oublie obstinément deux acteurs de marque :

- La DGAC pour avoir fermé les yeux complaisamment sur les manquements d'Air France, alors que c'est justement sa raison même d'exister à travers sa mission de surveillance.

- Airbus, qui n'en déplaît au juge, encourageait les vols de démonstration aux grands angles. Sans cet excès de confiance inculqué systématiquement et complaisamment à Toulouse, il n'y aurait pas eu d'accident.

Enfin, quelques semaines plus tard, on apprend que le procès se tiendra à Colmar à partir du 21 novembre 1996 durant plusieurs semaines et probablement jusqu'à Noël.

Fidèle à notre habitude de nous réunir sur les lieux de l'accident avec notre pilote, cette huitième fois revêt un symbolisme particulier. Nous l'exprimons dans une motion :

« Après huit années d'enquête et d'expertise, les conclusions avancées par les experts ne nous paraissent pas convaincantes et trop de questions restent sans réponse. Aux côtés de Michel Asseline, nous affirmons aujourd'hui encore notre volonté de faire tout notre possible pour rechercher les causes réelles de notre accident. Après avoir été le crash judiciaire le plus célèbre de l'aviation française, nous voulons que Habsheim devienne le symbole d'une remise des gaz de la sécurité aérienne au sein de l'aéronautique française ! »

Seule petite victoire, « la gestion des accidents aériens en France n'est plus aujourd'hui ce qu'elle était avant l'accident de Habsheim. Les victimes ne sont plus tout à fait des parents pauvres, des laissés-pour-compte d'une administration toute puissante. »

La date du procès approche. Le 13 septembre, un arrêté ministériel donne à l'association l'agrément pour se porter partie civile. Si ce texte ne change pas grand chose dans les faits, il officialise notre position et nous donne un vrai cadre légal !

18

Le premier procès

Dans les jours qui précèdent l'ouverture du procès, c'est l'agitation des grands jours dans les milieux judiciaires colmariens. Jamais auparavant, en effet, une affaire d'une telle importance n'a été traitée ici et les salles d'audience du tribunal de Colmar, Préfecture du Haut-Rhin ne sont pas assez vastes pour accueillir les nombreuses parties civiles ainsi que tous les journalistes attendus pour ce procès. Aussi le Ministère de la Justice alloue généreusement une rallonge budgétaire de 600 000 F pour aménager la salle des procès d'assise, avec moquette murale, nouveaux sièges, peintures et surtout, pour la première fois, l'équipement complet de la salle des débats avec une installation vidéo et de rétroprojection de premier ordre.

Douze téléviseurs sont installés pour que personne ne perde le moindre détail des films du crash et des cassettes vidéo réalisées durant l'instruction, une mezzanine est entièrement réservée aux journalistes dont une trentaine s'est faite accréditée.

Trop concerné par cette affaire, partie civile de surcroît, je décide de me mettre en congé durant toute la tenue des débats. Sans aucun état d'âme, c'est somme toute parfaitement logique.

Deux jours avant l'ouverture du procès, mes fonctions à France 3 m'amènent à traiter les ultimes préparatifs et je désire filmer en dé-

but d'après midi les nouvelles installations de la salle d'audience. Je téléphone au président Riss, qui dirigera les débats. Il n'y trouve aucune objection, pas plus que le procureur René Pech qui me donne son accord. Mais un aléas m'oblige à venir filmer dès le matin. Je pénètre dans la salle aux multiples écrans de télévision, caméra au poing et je commence à tourner lorsque surgit, scandalisé, le procureur René Pech.

- Qui êtes-vous ? Que filmez-vous ? Je ne vous ai pas autorisé à pénétrer ! Je vous prierai de quitter les lieux !

- Mais j'ai l'autorisation du Président Riss, et de vous même !

- Ici, c'est moi qui suis le responsable ! Vous aviez l'autorisation pour cet après midi, pas maintenant. Aussi, je vous demande d'arrêter de filmer et de sortir !

Suivi à quelques mètres par le procureur qui ne me quitte pas des yeux une seconde jusqu'à la sortie, je quitte la salle d'audience nouvellement aménagée, déçu de ne pouvoir exercer normalement mon métier, mais parfaitement édifié quand à la personnalité de celui qui va porter l'accusation dans quelques jours !

Dans le fond de la salle, les deux experts, MMrs Venet et Belotti assistent à la scène, sans mot dire.

Je n'ai jamais su par la suite si le procureur Pech se doutait à ce moment là que le caméraman qu'il mettait aussi fermement à la porte était aussi partie civile dans ce procès !

Le lendemain, je suis en congé. C'est à mes confrères dorénavant de couvrir l'événement.

* * *

Durant les jours qui précèdent l'ouverture du procès, de nombreux articles de presse vont paraître pour rappeler les circonstances de l'accident, les huit années de d'instruction, ainsi que les positions toujours aussi tranchées et opposées des parties en présence.

« *Le procès fleuve ! Les enjeux d'un procès ! Le drame des pilotes ! Le pilote en première ligne ! L'avion tombe, les soupçons naissent ! etc...* »

Jamais auparavant, ni une telle procédure, encore moins un tel procès n'a eu lieu en France et la complexité de la situation rend les journalistes très diserts sur tous les aspects de l'affaire !

Chaque partie civile a reçu un formulaire du procureur afin de se voir réserver une place assise dans la salle d'audience.

Sans grands moyens financiers, l'association des victimes a contacté Maître Moser pour défendre ses positions. L'avocat connaît le dossier puisqu'il a été un des défenseurs du SNPL tout au début de cette affaire. Libre à présent, il accepte de prendre en compte gratuitement nos intérêts pour la beauté du geste et la sympathie qu'il éprouve pour les victimes.

Enfin, près de 3070 jours après le crash, s'ouvre enfin le procès, en ce vendredi 22 novembre 1996.

* * *

Alors que le début de la première audience est fixé à 13 h, dès midi, les journalistes attendent sur les escaliers et le parvis de grès rose de la Cour d'Assises. Les chaînes de télévision françaises, mais aussi allemandes et suisses, les journaux régionaux et nationaux et les agences de presse forment une véritable haie devant la porte usée et décrépie du tribunal.

Michel Asseline et son avocat Maître Jean Michel Agron arrivent les premiers, portant chacun une grosse mallette à la main. Côte à côte, ils gravissent les marches et franchissent, dignes et graves, le barrage des photographes et des cameramen qui les mitraillent sous tous les angles.

Suivent peu après tranquillement tous les autres prévenus : Pierre Mazières, le regard dans le vague, vient seul. Henri Petit et Jacques Gauthier, hauts responsables sûrs d'eux, sont très entourés et accompagnés de plusieurs avocats d'Air France. La compagnie semble très disposée à les soutenir ! Enfin François Furstenberger, timide et effacé, comme perdu au milieu de cette foule, également avec son avocat.

Tout ce monde gravit les marches et pénètre dans le tribunal. Ce premier jour, la plupart ne sont encore que des visages inconnus pour moi.

Les experts, Max Venet et Jean Belotti arrivent à leur tour, les bras chargés de papiers et de dossiers, le sourire aux lèvres. Ils viennent me saluer, très courtois, avant de pénétrer à leur tour dans l'arène du tribunal.

Debout un peu à l'écart, par petits groupes, effacées et réservées, les passagers victimes.

Ces braves gens venus ici uniquement sur invitation, ne sont pas à leur aise au milieu de tout ce monde et de cette procédure complètement étrangère pour eux. Ils n'osent se manifester, de peur de déranger tous ces gens célèbres qui déplacent autant de caméras.

Finalement, ils pénètrent dans le hall et peuvent plus tranquillement saluer qui leur plaît. Michel Asseline s'approche et chaque passager n'aura de cesse avant que de l'avoir salué et échangé avec lui quelques mots aimables et encourageants.

Au fond, la porte de la salle d'audience est ouverte, gardée par deux policiers qui contrôlent les papiers de tout le monde. De temps à autre, ils sortent de leur poche une photo de mauvaise qualité que je reconnais être celle de Norbert Jacquet. Le craindraient-ils tellement ? Derrière une table, à côté de l'entrée, deux dames sont sensées assister les parties civiles. Elles cochent les noms des présents et leur indiquent que toute la partie droite de la salle du tribunal leur est réservée.

Des dizaines de caméras et d'appareils photos tourbillonnent parmi la foule, mitraillant tout et tous. Les rencontres, les échanges de vue, les conversations sont épiées, photographiées, filmées, enregistrées et nous sommes éclairés ou éblouis à intervalles réguliers par les flash et les spots.

Quel métier que celui de vedette !

On approche lentement de 13 h. Chacun s'installe et soudain retentit la cloche qui annonce le début du procès. Tout le monde se lève et les juges pénètrent dans la salle par la porte du fond, suivis par le procureur et les greffiers.

- Les débats sont ouverts ! lance alors le président Riss.

* * *

Cette première audience ne va pas permettre d'entrer dans le vif du sujet, puisqu'elle n'est consacrée qu'à l'appel des accusés, des parties civiles et des témoins.

La parole va ensuite être donnée à chacun des mis en examen afin qu'il précise sa position et ses intentions. Tous les cinq sont assis, côte à côte, bien en vue de toute la salle. Sur les bancs derrière eux, près d'une dizaine d'avocats pour les défendre. En face, les greffiers et le procureur ainsi que l'ensemble des experts, des liasses de documents étalés devant eux ! Les uns et les autres peuvent ainsi se regarder dans les yeux !

Au fond, derrière un bureau installé sur une estrade, siège le président Riss, un homme de petite taille, au visage rond. Il va prouver à de nombreuses reprises qu'il connaît bien le dossier, malgré sa complexité. Trois juges assesseurs, un homme et deux femmes sont assis de part et d'autre du président. Le troisième n'a été nommé que pour palier à l'éventuelle défection d'un des deux assesseurs en titre au cours de ce long procès.

La salle, en face, est pleine à craquer en ce premier jour d'audience. Près d'un quarantaine de passagers du vol ainsi que de très nombreux curieux dont certains dénotent par l'élégance et le côté très strict de leur tenue. Ils ne sont sûrement pas de Colmar, ni même simples curieux.

Michel Asseline est invité à parler le premier. Il exprime d'abord toute sa sympathie et ses regrets aux victimes. Il reconnaît sa totale responsabilité en tant que commandant de bord. Quand à la longueur de la procédure ainsi qu'aux 62 mémoires déposés durant l'instruction : *« Ce n'était pas un moyen pour essayer de me disculper. Il fallait, pour ce procès, apporter un maximum d'éléments. Il y a encore beaucoup de zones d'ombres, on essayera de les éclairer ! »*

Pierre Mazières lui succède pour souligner ses très bonnes relations avec Michel Asseline, ainsi qu'une amitié de longue date et une estime réciproque.

Le troisième prévenu, François Furstenberger exprime ses regrets pour tout ce qui est arrivé et *espère bien que la lumière sera faite !*

Jacques Gauthier a aussi une pensée pour les victimes, surtout en tant qu'officier de sécurité des vols, où son rôle était justement d'éviter ce type d'accident !

Enfin, cinquième prévenu, Henri Petit qui décrit le très grand rôle qu'il avait à Air France avec 10 000 personnes sous ses ordres et

un budget de 10 milliards. Il exprime lui aussi ses regrets et ceux de la compagnie à toutes les victimes.

Pourquoi tous ces regrets bien tardifs que nous entendons aujourd'hui ne sont-ils pas venus plus tôt ! Ils auraient sûrement été plus sincères. L'existence de notre association est connue depuis longtemps par tous ces messieurs. Seuls Michel Asseline et Pierre Mazières sont venus nous voir fréquemment tout au long de ces huit années. Et seul Michel Asseline s'est recueilli avec nous sur les lieux de l'accident chaque année depuis six ans. Il y a probablement de fortes chances que d'autres, qui sont là, présents au procès, ne connaissent même pas le lieu du crash, ou ne l'ont vu que de loin, sans jamais fouler de leurs pieds la zone brûlée par le kérosène.

2 ième jour : Lundi 25 novembre

Lorsque le président propose de visionner les différentes cassettes de l'accident, on s'aperçoit que les systèmes de lecture ne sont pas adaptés et qu'il manque des prises spéciales pour les autres. Impossible donc de regarder quoi que ce soit. Il est vrai que les cassettes sont depuis si longtemps sous scellés dans l'absolu secret du tribunal que les techniciens ne les ont même pas vues et ont en toute bonne foi installé un matériel de lecture standard, sans imaginer les particularités des cassettes aux mains de la Justice.

Le visionnage est donc reporté à demain !

Maître Moser demande alors de pouvoir également visionner une autre cassette : celle d'Antenne 2 « Envoyé Spécial » et Maître Agron, celles de M6 (une séquence du passage de l'avion lors du meeting, jamais étudiée par les experts !) ainsi que celle de la chaîne allemande ZDF.

Le procureur René Pech coupe la parole à l'avocat pour se demander *si les journalistes sont sensés apporter plus de preuves que huit années d'instruction !*

Maître Rappaport, avocat du SNPL, s'étonne malicieusement que le premier rapport d'expertise de MMrs Auffray et Bourgeois omet complètement de mentionner les très importantes difficultés de l'A 320 durant la première année d'exploitation chez Air France. Le

juge Marchioni a du envoyer les gendarmes chercher ce rapport au siège d'Air France !

Maître Moser, pour les victimes, demande de verser aussi au dossier le livre « Les jugent parlent » dans lequel le juge Guichard se livre à cœur ouvert à propos des affaires d'Airbus.

Le procureur répond vertement à l'avocat *que la justice se fait au tribunal, pas dans les livres !*

La parole est à Monsieur Asseline, annonce finalement le président Riss.

« On était bas, malgré mon désir d'être à 30 m. Je me suis rendu compte qu'on était très bas lorsque j'ai vu les spectateurs sur le côté. Je n'avais pas conscience qu'il existait une forêt en bout de piste, c'était pour moi de la végétation de couleur différente qui ne semblait pas constituer un obstacle. Je me méfiais seulement de la ligne à haute tension que je distinguais au loin. En voyant les images de l'accident la première fois, c'était irréel, on se demande s'il y a un pilote dans l'avion !

A mon avis, il y a eu dysfonctionnement dans le système altimétrique ! Ensuite, le logiciel de l'avion nous a empêché de remonter et la poussée n'est pas venue ! Le changement de régime, cela s'entend ! J'ai senti la poussée dans les arbres et j'ai maintenu l'avion au mieux. Le moteur droit s'est arraché et s'est positionné dans le sens inverse de la trajectoire car il devait fournir de la poussée.

Mur de feu à droite, rideau de flammes à gauche, je suis d'abord sorti pour vérifier les dégâts dans la cabine. Les issues étaient éteintes, le public adress en panne, le mégaphone disparu, arraché de ses bandes velcros, le toboggan à moitié gonflé dans la cabine. L'hôtesse l'a sorti. Le chemin lumineux au sol n'a pas fonctionné non plus.

*Je suis retourné dans le cockpit pour percuter les coupe-feu carburant. Il y avait des voyants allumés sur le tableau de bord, donc **il y avait bien une alimentation électrique.***

Je me suis aussi demandé pourquoi et comment il y avait le feu à l'intérieur. Si on avait pu maintenir les flammes à l'extérieur, on aurait pu tenter de sauver d'autres passagers. Je pense que le feu est entré par l'issue de secours qui a été ouverte, je ne sais pas par qui.

J'ai sauvé Pierre Mazières qui était assommé et l'ai sorti de l'avion. L'hôtesse Muriel Dager m'a annoncé alors : ils sont tous sortis ! Puis je suis remonté par le toboggan. J'ai commencé à avaler de la fumée, le feu était dans le cockpit. Je me suis retrouvé assis, je ne

sais combien de temps. J'ai finalement évacué par l'issue du côté gauche ! »

Le président Riss demande alors :

- Lors du survol du terrain proprement dit, vous vous êtes rendu compte que vous étiez bas en regardant la foule. Vous ne vous êtes pas inquiété ?

- J'avais déjà les manettes plein gaz en avant. Les passages en basse altitude font partie de mon métier ! Quand je prend le dernier virage, en début de piste, la queue descend et le nez se relève un peu. Je fixe mon attention sur la manette des gaz. J'attends une montée en puissance qui ne vient pas ! Je ne dis plus rien ! Les mots que l'on entend dans le CVR aux mains de la justice, c'est un enregistrement qui ne tient pas debout !

Contrairement aux livres et aux différents rapports, c'est enfin le vécu en direct de celui qui était aux premières loges ! Celui qui d'habitude, lors des accidents d'avion, n'est malheureusement plus là pour témoigner, vient de faire revivre à tous les passagers en puissance de ce tribunal ce que peut ressentir un commandant de bord aux commandes d'un avion qui va se crasher.

Puis c'est au tour de Pierre Mazières de venir à la barre :

- Après « Fais Gaffe ! », j'ai surveillé l'extérieur. Rien ne m'a informé qu'on était trop bas ! Je me souviens parfaitement du « clac ». Après, les gaz étaient remis pour moi ! Je n'avais pas peur. Le souvenir le plus important que je garde, c'est le temps qui m'a paru très long après le « clac » de remise des gaz. J'ai découvert la forêt au dernier moment et j'ai seulement commencé à m'inquiéter au moment de « surf » sur les arbres.

Ensuite, j'ai des souvenirs imprécis du feu et des flammes. Enfin, je me suis retrouvé dehors sans savoir comment ! Voilà ! C'est tout !

Selon le programme établi par le président Riss, c'est ensuite au tour de plusieurs passagers de venir témoigner. Walter et Bernadette Marty, d'abord, qui ont un peu de difficultés à s'exprimer, sont très émus à la barre. Walter Marty parle le premier :

- J'ai voulu faire une surprise à ma femme pour nos trente ans de mariage. On a payé 600 F par personne pour faire le tour du Mont Blanc. Ce n'était pas prévu de faire un passage à Habsheim ! C'est le commandant de bord qui nous l'a appris par le micro.

Nous étions placés à la rangée 10, devant les ailes, je voyais le moteur droit par le hublot.

La voix coupée par l'émotion et les souvenirs terribles que tous ces mots évoquent encore pour lui, Walter Marty continue néanmoins :

- Ca s'est passé tellement vite ! Le feu rentrait par les hublots du côté droit à côté de nous. C'était déjà le feu à l'intérieur. Je suis sorti par là où on est rentré ! J'ai sauté dans un arbre. Non, Monsieur le président, je ne peux dire si les issues d'ailes étaient ouvertes. Non, on n'aurait pas pu passer par les hublots ! Ma femme était brûlée aux cheveux, elle était plus près des hublots, à côté de Monsieur Moerlen.

Bernadette Marty prend alors la suite de son mari pour raconter avec ses mots simples les souvenirs effrayants enfouis au fond d'elle même :

- On n'avait jamais pris l'avion ! Je ne sais plus comment j'ai fais pour sortir, je suis tombée et me suis retrouvée par terre dans les flammes, je ne pouvais plus respirer ! C'est dans ma tête que ça se passe ! J'étais légèrement brûlée aux cheveux, aux bras et aux jambes. J'ai vu les flammes sur les ailes. Autour de moi, il a fait tout noir. Quelqu'un est passé au dessus de moi, il brûlait.

Vous savez, on voudrait oublier ! On ne prend plus l'avion, et les billets d'Air France, on ne veut pas les donner à nos enfants. On ne peut pas leur faire ça !

Le président demande alors si quelqu'un a des questions à poser, mais seul le silence lui répond.

Gerda Burg, la plus gravement brûlée de tous les passagers arrive à la barre à son tour. Coquette et très bien vêtue, personne ne se douterait que sous son maquillage parfait et ses cheveux bien coiffés, ce petit bout de femme a de très nombreuses cicatrices sur la plus grande partie du corps.

- Racontez-nous ce qui s'est passé, d'après vous, madame ! demande le président.

- Il y a des images qui ont volontairement disparu de mon esprit durant les cinq années où j'ai souffert comme grande brûlée.

Mon mari et moi avons eu deux billets gratuits. Nous nous sommes assis à gauche en entrant, à côté du hublot et de l'issue de secours, au rang 12. Après le décollage et le virage très serré, il y a eu des cris plaintifs et de joie.

J'ai senti que l'avion partait de plus en plus bas. J'ai vu arriver la forêt. « Nous allons atterrir dans cette forêt ! » me suis-je dite. Je n'ai vu que la forêt, mais j'avais senti que le régime des moteurs avait changé. Je me suis mise en boule et j'ai senti que quelque chose nous attirait vers le sol.

*Au moment où j'ai relevé ma tête, je me suis occupée de ma ceinture qui ne voulait pas s'ouvrir. J'ai tourné la tête et j'ai vu une grande ouverture. J'ai senti ma peau grésiller comme un steak dans l'huile ! Il n'y avait plus de porte sur le côté droit de mon corps. Un trou béant ! Ni en haut, ni en bas, seulement du côté droit. **J'ai touché cette porte, il y avait un trou béant.** Elle n'était plus là. Il n'y avait plus rien !*

Gerda Burg s'arrête de parler. Les mots s'éteignent avant de décrire les images qui se présentent de nouveau à son esprit. Elle regarde autour d'elle et porte la main à sa tête. D'une voix brisée par l'émotion, elle demande à s'asseoir. Le greffier se précipite pour lui apporter une chaise. Dans le tribunal, plus personne ne dit mot. Tout le monde attend, silencieux, que Gerda, la grande brûlée, reprenne des forces. Quelques minutes passent et Gerda finit par se relever, la tête haute, qu'elle tourne lentement vers René Pech lorsque celui-ci lui demande si elle a vu passer quelqu'un devant elle.

- Non ! Personne n'est passé devant moi ! Elle aurait été plus brûlée que moi. Je n'ai qu'un souvenir, il y avait un trou béant. Je me souviendrais si quelqu'un était passé devant moi !

Le procureur continue :

- Est-ce qu'il vous a semblé qu'un climat plus qu'euphorique régnait dans le poste de pilotage ?

- Je ne me souviens pas !

Le procureur reprend :

- La préoccupation première du commandant de bord n'était pas l'évacuation des passagers ?

- C'est moi qui a écrit cela ? interroge Gerda Burg.

- Non, mais Asseline a mis en cause l'hôtesse.

- Je ne sais qu'une chose : virage, forêt, arbre, mise en boule, ceinture, chaleur, mon mari m'a sorti. Je dois vous dire : personne n'est passé devant moi pour ouvrir cette porte. Il y a beaucoup de choses que j'ai oublié !

Enfin, j'ai pardonné, mais pas oublié !

Gerda a terminé de parler. Personne n'a envie de prolonger la souffrance que l'on devine chez cette femme appelée à se remémorer tous ces événements. Le président la remercie. Elle se lève et quitte à petits pas, tranquillement, la salle d'audience.

Fernand, son mari, vient témoigner ensuite pour confirmer point par point ce que vient de dire Gerda.

- Lorsque l'avion tombait dans les arbres, je me suis dis : « On ne peut pas s'en sortir ! On va se crasher ! »

L'hôtesse se lève et reviens vers nous au moment du crash dans la forêt. Cette hôtesse n'était pas en uniforme. L'issue n'était pas là ! Et la ceinture qui ne s'ouvrait pas, et les flammes qui venaient de dehors par une grande ouverture ! Oui, la porte n'était plus là ! J'étais debout de suite. Ma femme, bloquée par sa ceinture, était une torche vivante. Non, monsieur le président, ma femme n'a pas ouvert l'issue de secours. Mon épouse s'est mise en boule.

Les autres passagers étaient déjà debout.

Depuis ce drame, vous savez, ma vie est difficile !

Personne non plus n'a de questions à poser à cet homme qui n'a pu que tirer désespérément son épouse grièvement brûlée à travers sa ceinture bloquée !

Juste devant monsieur et madame Burg, au rang 11, était assis Marc Moerlen. Sa femme et sa fille, par manque de place, étaient parties s'asseoir de l'autre côté. Marc a eu le cuir chevelu, à l'arrière de la tête, brûlé au troisième degré. Il affirme, sûr de lui :

- Mes brûlures sont dues à l'ouverture de l'issue, juste derrière moi. La structure et le hublot à côté de moi ont tenu ! J'ai vu la main de l'hôtesse de l'air qui passait derrière ma tête. Elle était en uniforme ! D'ailleurs, elle a utilisé ma chemise pour éteindre les flammes sur ma tête.

J'ai déjà raconté tout ça à la gendarmerie, plusieurs fois.

- *Quelles étaient vos blessures, monsieur Moerlen ?* questionne le président

- J'ai été brûlé à l'arrière de la tête. Pendant plusieurs mois, ça suppurait. Aujourd'hui encore, j'ai des maux de tête, car il reste de petits bouts de plastique dans la blessure. J'ai été aussi touché à la colonne vertébrale, dans le dos et aux cervicales. J'ai d'ailleurs encore fréquemment des douleurs.

Le tribunal va se satisfaire de ces témoignages contradictoires concernant l'ouverture éventuelle de l'issue de secours. Interrogé par les enquêteurs, Airbus a affirmé que jamais un défaut de structure n'a pu permettre que l'issue saute tel un bouchon de champagne. Alors ?

Au cours d'une interruption d'audience, Jean Marie Schreiber et moi avons pu poser directement la question à Max Venet, l'un des experts, qui nous a confirmé que l'issue de secours a bien été ouverte par une personne à bord, mais que les deux experts se refusaient à révéler son identité en public !

Frère de Mariama, la petite fille décédée, Cédric Barry vient témoigner à son tour. C'est aujourd'hui un jeune homme costaud d'une vingtaine d'années qui s'avance à la barre. Lors de l'accident, en 1988, il n'était qu'un tout jeune garçon :

- J'ai gagné deux billets dans une braderie avec ma petite sœur. J'ai remarqué que l'avion était penché en l'air. J'ai entendu des gens qui disaient : « Regardez les gens dehors ! ». Après l'accident, le siège s'est rabattu sur ma sœur. J'ai tiré sur sa ceinture, mais c'était bloqué. Ma sœur avait un badge autour du cou. La panique et la foule m'ont poussé à l'avant, et puis dehors. A l'extérieur, j'ai fais une crise de nerfs. Quand une hôtesse m'a dit qu'on avait retrouvé une petite fille, j'étais tranquille.

Le président :

- Vous avez été dédommagé depuis ?

- Air France m'a offert un VTT !

Ca ne vaut pas ma petite sœur ! C'est inadmissible !

Les avocats n'ont aucune question à poser, en particulier ceux d'Air France.

Un collègue d'experts médicaux chargé de déterminer les causes des décès et des blessures de toutes les victimes avaient accusé l'un des passagers de ne pas s'être préoccupé de Mariama, installée à côté de lui. Nommons-le Jean Pierre Z. Il est appelé à la barre assez sèche-ment par le procureur:

- J'ai payé un billet à mon fils pour qu'il m'accompagne. Je ne l'aurais pas laissé voyager seul, mon petit, non, sûrement pas !

Au moment de l'accident, je me suis couché sur mon fils pour le protéger. L'hôtesse m'a dit ensuite qu'il faut sortir le plus vite possible !

Le procureur intervient :

- Deux membres du personnel de bord vous avaient recommandé la petite fille à côté de vous. Vous ne vous en êtes par préoccupé, vous n'avez pensé qu'à votre fils !

- C'était uniquement pour que je la laisse regarder par le hublot.

- Vous avez manqué à votre devoir. Vous auriez pu avoir plus de courage et sauver cet enfant. Je pourrais vous inculper pour non assistance à personne en danger, Monsieur, mais je ne le ferai pas. Vous avez de la chance !

Penaud, mais incrédule, JP Z quitte la barre et rejoint sa place, à côté de son épouse, au milieu des autres passagers présents. Visiblement, il n'a pas très bien compris ce que lui voulait ce procureur.

La deuxième victime de ce crash s'appelle Hervé Lierman. Son père avait offert un deuxième billet à son meilleur copain Benoît, un garçon de son âge, afin qu'Hervé ne se sente pas seul dans cet avion !

Benoît est invité à la barre. Lui aussi a grandi durant ces huit années de procédure, mais lorsqu'il se met à parler de son copain Hervé, c'est comme si tous ces événements s'étaient déroulés la veille. Il raconte d'une voix brisée :

- J'ai appelé au secours, j'ai crié ! Hervé était penché dans son siège. Il était bloqué ! J'ai entendu « On viendra t'aider ! » et personne n'est venu !

Les passagers prenaient une bouffée d'oxygène aux masques qui pendaient et sortaient tous sans s'occuper de mon copain Hervé !

Toujours le silence total dans la salle d'audience !

Dernière personne à parler parmi les victimes, une hôtesse de l'air, Christiane de Challenge. Sa fonction et son rôle lui avaient assigné sa place : près de l'issue de secours, au milieu de la cabine de l'avion, rangée 12.

Arrivée avec les époux Burg, elle quittera également le tribunal avec eux, en fin d'après midi.

- Nous étions partis pour un vol de démonstration. Je ne me souviens pas m'être levée, mais j'étais bien installée au niveau de l'issue d'aile. Une dame avait les cheveux en feu, mais je n'ai pas vu d'issue ouverte, ni de hublot ouvert, plutôt une fissure dans la carlingue. Pas d'explosion de hublot non plus. Toutes les personnes dans l'avion se sont levées spontanément ! La porte de sortie n'était pas totalement ouverte et le commandant m'a demandé de quitter l'appareil suite au risque d'explosion. Le système d'alarme n'a pas fonctionné, ni le cheminement lumineux.

Je ne me souviens pas avoir décollé et je crois qu'on s'est posé à Habsheim !

Ca a disparu de ma mémoire, mais en aucun cas, je n'ai ouvert l'issue d'aile car on entendait des crépitements !

J'étais bien sûr en uniforme de service.

Ensuite, j'ai quitté Air France car j'ai refusé le reclassement que l'on m'offrait.

Le président Riss :

- Vous êtes-vous penchée sur madame Burg ?

- Je me suis levée, mais je ne me souviens pas ! Si ! je me suis aperçue qu'il y avait des flammes, mais je n'ai pas vu le feu entrer. Je ne me souviens pas d'avoir tendu la main vers un passager dans la rangée devant.

Le président Riss :

- Avez-vous subi des pressions ?

- Non, aucune !

Le procureur Pech :

- Lorsque vous avez quitté l'avion, ça a été définitif ?

- Je ne suis pas remontée dans l'avion. Enfin, je ne me souviens pas si je suis remonté avec le Commandant Asseline dans l'avion.

- Vous êtes mise en cause dans son livre. Que pensez-vous de l'attitude de monsieur Asseline ?

- Normale !

Christiane de Chalonge quitte la barre et la salle, perdue dans ses pensées.

Après une suspension d'audience, le tribunal va écouter à présent les témoins extérieurs à l'accident proprement dit.

Jean Marie Stoerkel, journaliste à « l'Alsace » où il est spécialiste des faits divers et des problèmes judiciaires est entendu le premier.

- Je suis allé sur les lieux du crash dès que j'ai appris la nouvelle et suis resté jusque vers 21 H, intéressé par les victimes et des collègues qui étaient dans l'avion.

Après une interdiction d'accès des lieux par les spécialistes d'Airbus, on a pu y retourner le soir.

Vers 20 H 30, il y a eu une conférence de presse au restaurant de l'aéro-club, le « Petit Prince ». Devant la bâtiment, j'ai vu, avec Véronique Pellerin, une consoeur de Radio France et une équipe d'Antenne 2, Messieurs Mermaz, Tenenbaum et Volff amener des boîtes et les mettre dans la voiture de la Préfecture, une R 25 qui a ensuite amené MMrs Tenenbaum et Mermaz à l'aéroport.

*J'ai vu deux boîtes placées l'une à côté de l'autre, **archi-neuves**. C'est la première fois que j'en voyais, mais je me souviens très bien !*

Le procureur rétorque, incrédule :

- *8 ans après ! Mais est-ce les mêmes que vous voyez là au tribunal ?*

- Jean Marie Stoerckel répond sans attendre :

- Non, ça ne correspond pas. Elles étaient de couleur vive. Pas de trace d'usure comme celles-ci !

Egalement cité par la défense de Michel Asseline, le colonel Schnebelen, grand patron des pompiers de Mulhouse au moment de l'accident.

- Il y avait des amas de branchage sur les côtés, trois lances à mousse, car l'eau disponible était assez loin. Nous avons fait le recensement des victimes dans un poste médical avancé ! Au début, on annonçait 120, puis 37 victimes. Ce n'est que très tard le soir que nous avons su qu'il y avait trois victimes « seulement » !

*J'ai rencontré M. Gérard assez tard, mais j'ai vu les **enregistreurs couleur rouge éclatante, pas maculé**, avec une trace de suie sur un angle. Pour qu'ils soient dans cet état, ils devaient être extrêmement bien protégés. **Les deux enregistreurs étaient posés à droite au sol, dans un endroit balisé et surveillé par la gendarmerie. Ça ressemblait à des boîtes neuves !***

Le colonel Schnebelen est net et précis. Ça fait partie de sa manière de vivre et de travailler. Dans l'esprit de ce colonel de sapeurs-pompiers, il n'y a pas de place pour l'approximation, tout simplement !

Maître Agron :

- *Colonel, avez-vous vu des hélicoptères sur les lieux ?*

- *Oui, deux qui survolaient la forêt.*

- *Y avait-il un appareil militaire, type « Alouette 3 » ?*

- *Je ne sais pas. Je ne pense pas !*

Le procureur René Pech reprend de volée :

- *Maître, il n'y a jamais eu d'hélicoptère militaire, votre question n'a pas d'intérêt !*

- *Si, Monsieur le procureur, et je le démontrerai en temps voulu, même si personne ne s'est demandé ce qu'il faisait là! répond l'avocat.*

Nul, à ce moment précis ne pose LA question pourtant évidente, au colonel :

Reconnaissez-vous les boîtes posées devant vous ?

Manque d'esprit d'à propos, oubli, ou simplement désintérêt, cette lacune pèsera beaucoup par la suite sur le crédit accordé à ce témoignage face aux affirmations des experts.

3ième jour: Mardi 26 novembre

Mardi après midi, dès le début de l'audience, madame Avenet, fille de Françoise Froesch, vient se constituer partie civile. Considérant que sa mère a eu un comportement exemplaire en se portant au secours d'un des deux enfants, elle vient réclamer cinq millions de francs de préjudice pour elle même ainsi que pour tous les membres de sa famille.

Le président lui fait remarquer que cette demande est bien tardive et que de plus l'instance actuelle du tribunal n'a pas à décider de l'attribution de dommages et intérêts.

Dépitée, madame Avenet s'en va !

Sur la demande du président Riss, le greffier se lève alors, prend les cassettes vidéo sous scellés et fait le tour de la salle d'audience afin de montrer à chacun que les petites ficelles qui entourent les boîtes en plastique ainsi que les cachets de cire sont bien en place et intacts. Impressionnantes de rigueur, pourquoi ces précautions n'ont-elles pas été prises durant toutes ces huit années d'enquête ?

Aujourd'hui, les appareils de lecture fonctionnent, les prises sont enfin adaptées et les images de « Vidéo K » peuvent enfin défiler sur la douzaine d'écrans dispersés dans la salle d'audience.

Des séquences vues et revues d'innombrables fois qui montrent l'avion au décollage à l'aéroport de Bâle - Mulhouse, le passage au dessus du terrain avant sa disparition dans la forêt. Enfin le feu et les pompiers en action survolés par une petite « Alouette II » gris-blanc, puis un hélicoptère rouge du secours suisse qui passe au ras des arbres et enfin une « Alouette III » à la cocarde militaire bien apparente posée à la lisière de la forêt.

Maître Agron se lève :

- Peut-on arrêter l'image sur cet hélicoptère, une « Alouette III » militaire ?

Le technicien s'affaire et fait apparaître l'image arrêtée demandée.

- Et ça, Monsieur le procureur, c'est un canard sauvage peut-être? Quelle était la mission de cet hélicoptère ce jour là? Le juge Guichard et ses experts n'ont pas cherché à le savoir, malgré nos demandes répétées. Pas très curieux, ces messieurs !

L'avocat se tait un instant avant de reprendre :

- Je désire également déposer des conclusions devant le tribunal concernant Monsieur Serge Valter, qui pilotait le « Mystère XX » du ministre. Il a nous a fait parvenir une lettre le 30 octobre dernier, que j'ai là, où il affirme avoir transporté lors du vol retour le Ministre Mermaz, son Directeur de Cabinet Gaudillière, et le Directeur de la DGAC Daniel Tenenbaum dans son avion vers Lyon, puis Monsieur Tenenbaum seul vers Paris ! Monsieur Valter, dans sa lettre, précise qu'à aucun moment de cette mission, ces passagers n'ont embarqué de colis !

Certains témoins dans cette affaire sont des menteurs patentés !

Monsieur Tenenbaum est un menteur en affirmant être reparti dans le « Beech ». Monsieur Gaudillière est un menteur en affirmant la même chose.

Je demande au tribunal d'ordonner l'audition de MMs Valter, et Chazel, les deux pilotes, ainsi que de leurs trois passagers, MMs Gaudillière, Mermaz et Tenenbaum.

Les boîtes noires déposées dans le « Beech 90 » n'étaient qu'un leurre. Alors je pose la question : Qu'avaient-ils à cacher, si ce n'est un secret d'Etat ?

Je demande également un supplément d'information concernant les conditions de l'ouverture de l'issue de secours.

Maître Rappaport, du SNPL, ajoute :

- Pourquoi Monsieur Valter n'a-t-il pas été cité comme témoin avant l'ouverture du procès ?

Maître Rembeauville, avocat d'une des hôtesses de l'air ajoute :

- Ce serait une négation de notre droit qu'il n'y ait pas d'instruction à l'audience.

Maître Moser, pour les victimes, précise:

- L'objectif des victimes est la recherche de la vérité. Nous serions aussi intéressés par l'audition de M. Valter ainsi que par la confrontation de ces cinq témoins à la barre. L'instruction du juge Guichard a été faite dans des conditions convenables, mais pas parfaites. Certains ne sont pas poursuivis, aussi le travail du juge peut être amélioré !

Le procureur réagit aussitôt :

- *Mais alors, le procès devrait s'arrêter de suite !*

- *Non, mais l'expertise technique peut être réalisée dans un délai convenable, réplique Me Moser.*

Maître Rappaport renchérit :

- *L'issue de secours n'est pas un problème nouveau. Les confrontations durant l'instruction étaient déjà possible. Vous avez également depuis longtemps entre les mains le témoignage de M. Valter. Pourquoi n'y a-t-il pas déjà eu de confrontation ? Maître Moser est optimiste sur les délais, en réalité ce sera long !*

- *Vous êtes l'avocat de la DGAC, mon cher confrère, pas celui du SNPL ! Mr Valter n'a pas été cité pour des raisons de sécurité, c'est évident !* rétorque Maître Agron.

- *Il n'y a pas de calendrier pour la manifestation de la vérité si l'instruction a été mal faite. Sinon, ce serait la négation du droit.* ajoute Maître Rembeauville.

Le procureur décide alors de rappeler certains principes :

- *J'attendais vos objections qui sont des mesures dilatoires pour retarder le procès. Mais un arrêt de la chambre criminelle a jugé qu'il ne devait pas y avoir de nouveaux témoins après l'ouverture du procès. Il y a un risque qu'ils aient déjà participé aux débats, et ce serait une cause de nullité. Mais que chacun soit persuadé que toute la lumière sera faite ! J'ai fais citer des témoins pour qu'il n'y ait aucune ombre pour une vérité éclatante, aveuglante même, selon le principe de l'égalité des armes !*

Je veux bien assouplir la procédure pour entendre des témoins après l'ouverture des débats. Monsieur Tenenbaum est tétraplégique. Désigner un magistrat pour entendre monsieur Tenenbaum sera long et interrompra le procès. Monsieur Mermaz, ancien ministre ne peut pas déposer, sauf par écrit. Monsieur Chazelles l'autre pilote du « Mystère XX » a été entendu par les experts. En fait, quels éléments nouveaux y a-t-il ?

Mes soucis, c'est toute la clarté, sans la moindre honte. Je suis persuadé que ces personnes n'apporteront pas d'éléments nouveaux.

Mais d'affirmer que c'est un procès d'Etat, il y en a assez !

Concernant l'ouverture de l'issue de secours, le supplément d'information ne se fait pas à la barre. Une expertise est impossible car personne ne saura qui a ouvert ! Il ne reste rien de l'avion, alors comment savoir ? Quelles investigations mener ? C'est encore un moyen dilatoire pour faire reculer la condamnation !

Je demande au tribunal de joindre l'incident au fond !

C'est ce que va faire le tribunal.

Pour les journalistes présents dans la salle d'audience, la lettre de monsieur Valter change toutes les données du procès. C'est un véritable « coup de théâtre » ! Si elle est authentique, c'est un retournement complet de la situation et dans ce cas, il y aurait bien eu abandon des enregistreurs. De là à les considérer comme des faux et de simples leurres, il n'y a plus qu'un pas. Lors d'une interruption de séance, Michel Asseline ajoute devant les micros et les caméras :

- Aujourd'hui, un château de cartes s'effondre. Les boîtes noires entre les mains de la justice sont des leurres. Il faut faire un procès digne et non pas un procès qui tourne à la mascarade !

* * *

La DGAC entretient dans chaque région un expert aéronautique. En Alsace, c'est à l'époque monsieur Claude Gérard. Averti du crash alors qu'il déjeune à Strasbourg, il se déplace immédiatement sur les lieux et se saisit les enregistreurs de vol. Devant le tribunal, il déclare :

- Il y avait encore de la fumée à la dérive. J'ai fait des photos jointes au rapport de première information. (On ne verra jamais ces photos, pourtant maintes fois réclamées par la défense ! NdR) Je me suis dirigé vers la dérive pour tenter de récupérer les enregistreurs. La dérive était trop haute et j'ai pensé qu'il fallait crever la peau de l'avion. J'ai rencontré un pompier qui est monté par le côté gauche pour arracher la paroi anti-feu. Il a eu quelques difficultés pour dévisser les prises, puis m'a donné les deux boîtes. Je suis parti avec. J'ai relevé les numéros que j'ai noté sur un papier avant de mettre les deux boîtes dans le coffre de ma voiture, un break R 18. J'ai recouvert le tout de mon imperméable car il y avait beaucoup de monde. J'ai rencontré mon fils et lui ai demandé de surveiller la voiture. Je savais que je pouvais lui faire confiance !

Lorsque MMs Mermaz et Tenenbaum sont arrivés, je leur ai dit que j'avais les enregistreurs. Monsieur Tenenbaum s'est ensuite longuement entretenu avec le procureur Volff, mais je n'ai pas entendu ce qu'ils disaient. Finalement, monsieur Tenenbaum est venu me dire

qu'il emportait les boîtes. J'ai été chercher ma voiture que j'ai garé à côté de celle du préfet et les boîtes ont été transférées dans le coffre de la R 25 du préfet !

Le président :

- Lors de l'extraction des boîtes, elles étaient dans quel état ?

- C'était des boîtes sales, recouvertes de poussière grise, pas sèche, et salies par des agents émulsifiants, des produits d'extinction, de l'huile. Les boîtes n'étaient pas neuves, je m'en suis fait la remarque. J'étais étonné pour un nouvel avion. Je n'ai pas nettoyé les boîtes sauf les plaques pour relever les numéros. Après, en ouvrant le coffre, c'était les mêmes boîtes sales !

Le président, montrant les enregistreurs sur la table :

- Avez-vous reconnu ces boîtes ?

- Non, je n'ai pas reconnu les boîtes chez le juge, sauf avec le numéro de référence. Mais j'ai sur moi le papier sur lequel j'ai noté les numéros.

Claude Gérard exhibe alors un bout de carton blanc, grand comme un paquet de cigarettes qu'il donne au greffier. Le président s'en saisit et lit :

CVR 93 Ai 00 n° 52971 date : 1.88

DFDR 17 M 800 - 251 n° 3237 12/86

Jean Michel Agron demande à voir et s'étonne :

- Ce papier est remarquablement neuf et bien conservé après toutes ces années. Vous l'aviez mis où ?

- Il était au fond d'un tiroir, je l'ai retrouvé dernièrement !

- Oui, bien sûr ! Mais vous disiez à l'époque avoir noté les numéros avec un crayon de papier. Ici, je vois que c'est écrit avec du stylo à bille !

- Oui, mais quand j'ai dit crayon, cela voulait dire crayon à bille!

Maître Agron :

- C'est évident ! Avez vous vu ces boîtes posées sur le sol ? Ou avez-vous vu d'autres boîtes posées à terre ?

- Non, ces boîtes n'ont jamais été posées par terre, et je n'ai pas vu d'autres boîtes au sol, ni dans l'herbe !

Maître Agron s'adresse alors au président :

- Je souhaiterais, Monsieur le président, une confrontation avec le colonel Schnebelen.

- Je crois qu'il est parti. On ne peut plus le joindre ! répond quelqu'un à l'avocat.

- *Dommmage, vraiment très dommmage*, rétorque l'avocat avant de se retourner vers Claude Gérard :

- *Les photos que vous avez pris sur le site, monsieur Gérard, où sont-elles ?*

- *Les originaux sont dans le rapport de première information pour l'Aviation civile. J'en ai fais une autre série deux ou trois jours après, mais je ne sais pas où elles sont !*

- *Avez-vous pris les boîtes en photo?*

- *Non, je n'ai pas photographié les boîtes.*

Maître Rappaport intervient alors :

- *Le témoin a-t-il noté les informations des boîtes avec soin ?*

- *Je ne sais pas. J'ai écrit normalement les numéros que j'ai vu.*

- *Mais vous reconnaissez ces enregistreurs, tout de même ?*

- *Ce sont DES enregistreurs. Si les numéros sont les mêmes, alors ce sont les mêmes. Ils sont plus propres qu'au moment où je les ai trouvés.*

Monsieur Bernard Mangane, du Bureau Enquête Accident (BEA) se présente à son tour à la barre :

- *C'est vous qui avez fait écouter la bande du CVR aux deux pilotes ?* questionne le président.

- *Oui, mais j'ai voulu faire une ou deux écoutes avant les pilotes. J'ai commencé une transcription du CVR et du DFDR à Brétigny. Lorsque j'ai fais écouter la bande aux pilotes, jusqu'à la fin, c'est à dire au mot « merde », je n'ai pas dit : « La suite serait trop pénible à écouter », comme l'affirment MM Asseline et Mazières, simplement : « Bon ! On arrête là ! » car après deux ou trois écoutes, généralement les pilotes craquent ! Le mot « Merde » c'est la fin, c'est clair !*

Pierre Mazières demande la parole pour préciser :

- *Lorsque vous nous avez fait écouter la bande, vous avez arrêté après le mot « Merde » en disant « La suite serait trop pénible à entendre ! » Mais la suite, moi, je la connais, je dis ensuite: « C'est pas vrai ! Qu'est ce que t'as foutu ? ».*

Bernard Mangane ne répond pas, aussi le président reprend :

- *C'est vous également qui avez noté « boum, boum » lors de la première transcription ?*

- *Oui, c'est moi. J'aurais pu mettre « toc-toc ». C'est un bruit, pas des pompages, et j'ai ajouté « boum-boum ».*

Monsieur Mangane a terminé d'exprimer ses bruitages, mais il ne semble pas être au courant que les experts Venet et Belotti, ainsi que leurs experts adjoints, sont d'un avis contraire puisqu'ils ont détecté, eux, QUATRE pompages moteurs.

Egalement cité par le parquet, Jean Paul de Villeneuve, ingénieur au Bureau Enquêtes Accidents (BEA), et membre de la commission d'enquête administrative.

Concernant l'accident, il précise que :

- Le feu est entré par le plancher dans le fuselage !

Monsieur de Villeneuve est certainement encore le seul à prétendre que tous les passagers n'étaient brûlés qu'aux jambes, à moins qu'il ne les ait vus marcher sur les mains !

Toujours convoqué par le parquet, monsieur Robert Davidson, chef du BEA, précisera que *ce n'est pas une pratique courante chez nous de relever le numéro de série !*

Marcel Lejeune, celui qui a « ausculté » le DFDR dans la nuit de l'accident, témoigne à son tour :

- Lorsque j'ai reçu le DFDR, vers 2 H du matin, le boîtier était un peu gras. Mais c'était du matériel quasiment neuf, à peine quelques mois de fonctionnement. Toute une équipe de 7 ou 8 personnes, mécanos, électroniciens et informaticiens était présente. La bande que j'ai été obligé de sectionner était en bon état. Je n'ai pas aperçu la légère froissure qui a posé quelques problèmes par la suite. A chaque bout, j'ai collé de la bande amorce vierge.

Je n'ai pas vu la pliure que j'ai trouvée lors de la relecture, mais elle a disparu en tirant dessus. C'est la meilleure façon de faire.

Michel Asseline demande à intervenir :

- Vous avez donc enlevé une pliure en tirant dessus ?

- J'ai voulu dire froissure, pas pliure !

Froissure, pliure, peu importe en fait, car ces dégâts sur une bande « en parfait état » dans un appareil prévu et testé pour résister à une décélération de 3400 G sont quand même étranges et surprenants ! D'autant plus que les passagers situés devant le compartiment des boîtes, donc encore plus soumis à la décélération du crash, n'ont aucune blessure pour la plupart d'entre eux !

4^{ème} jour Jeudi 28 novembre

Mercredi est jour de repos. Pas d'audience donc !

Il est également nécessaire de permettre aux magistrats de ne pas ignorer les autres affaires en instance durant les quatre semaines prévues pour notre procès.

Jeudi, dès l'ouverture de séance, le procureur nous annonce une petite surprise. Il a réussi en 24 H seulement à prendre contact avec tous les occupants du « Mystère XX », et nous annonce que Monsieur Gaudillière, ancien directeur de cabinet du ministre Mermaz, a décidé de venir témoigner et que les pilotes, militaires à l'époque, MM. Chazelles et Valter sont aussi présents.

Quand à Daniel Tenenbaum, il a beaucoup de difficultés à se déplacer dans son fauteuil roulant mais peut quand même venir mardi si le tribunal l'exige. En attendant, il a écrit une lettre par l'intermédiaire de Maître Soulez-Larivière. Quand à Monsieur Mermaz, il ne peut malheureusement être entendu par un tribunal, en tant qu'ancien ministre.

Le procureur a bien travaillé durant son jour de repos, car arriver à joindre ces pilotes et surtout ces hauts fonctionnaire n'a pas du être très facile en si peu de temps ! René Pech est conscient de son effet en regardant tour à tour les prévenus et la salle d'audience.

Le président Riss demande à monsieur Chazelles, actuellement pilote à Air France, d'entrer :

- Monsieur Chazelles, nous vous écoutons !

- Je suis parti de Villacoublay avec Monsieur Tenenbaum direction Lyon, où nous avons embarqué Monsieur Mermaz. Au retour, je ne suis reparti qu'avec Monsieur Mermaz, sans les boîtes, jusqu'à Lyon, puis je suis rentré à vide à Villacoublay, toujours sans les boîtes, vers minuit.

Maître Agron lui demande de préciser :

- Avez-vous vu le « Beech 90-King Air », arrivé aussi à Villacoublay dans les mêmes horaires ?

- Non, je n'ai pas vu le « King Air » à Villacoublay, je ne l'ai pas entendu à la radio non plus !

C'est enfin au tour de Monsieur Valter de venir à la barre. Actuellement, il est pilote d'avion d'affaire.

- *J'ai emmené MM. Mermaz et Tenenbaum à Bâle-Mulhouse. J'ai attendu assez tard. Je suis ensuite reparti vers Lyon, sans colis.*

Le président intervient :

- *Vous êtes tout à fait formel ? Pas d'enregistreurs ?*

- *Pas d'enregistreurs !*

- *Monsieur Tenenbaum aurait été avec vous ?*

- ***Je ne sais plus ! Je ne suis pas affirmatif sur Monsieur Tenenbaum ! Je me rappelle avoir emmené les mêmes personnes dans l'ordre inverse !***

Monsieur Valter se renie donc à quelques mois d'intervalle, mais d'une manière assez ambiguë. Devant le tribunal, il hésite et ne se rappelle plus si oui ou non, Daniel Tenenbaum était dans son avion. Curieux quand même de ne pas reconnaître ce petit monsieur, directeur de la DGAC depuis huit ans, autant dire un siècle dans les mesures de l'administration et connu physiquement par TOUTES les personnes du monde de l'aéronautique. De plus, un pilote commandant de bord doit normalement savoir lors d'une telle mission spéciale, qui il emmène, ou au minimum combien de personnes montent dans son avion !

Cette amnésie subite conforte bien sûr tous ceux qui craignaient un retournement de situation dans ce procès. Mais que penser de monsieur Valter qui dit totalement le contraire dans son courrier authentifié et maintenant devant le tribunal ? A quel moment il a jugé bon de dire la vérité ? Au moment de la rédaction de son témoignage, il savait pourtant que celui-ci serait présenté au procès par la défense de Michel Asseline. Alors pourquoi aurait-il écrit un faux en sachant qu'il serait confondu, tôt ou tard ?

Mais pour la presse à l'affût de ce témoignage, tout rentre de nouveau dans l'ordre. La lettre de monsieur Valter n'a été finalement qu'un feu de paille, un effet d'audience raté, une des dernières cartes d'un « coupable » qui va être à présent bien obligé de consentir à avouer sa faute et reconnaître enfin qu'il n'a fait qu'user de manoeuvres dilatoires pour retarder au maximum l'échéance.

C'est exactement ce qu'escomptent le procureur, les experts et toute l'accusation en général !

On peut s'interroger sur le revirement du pilote du « Mystère XX », mais est-il raisonnablement imaginable qu'il ait pu écrire sa déclaration un pistolet sur la tempe ? Se rendait-il compte à ce moment là qui il dénonçait, avec toutes les conséquences prévisibles ?

Viennent ensuite à la barre les deux premiers experts, ceux dont le rapport indigent et contesté a suscité la contre-expertise et qui pour-

tant, se présentent fiers comme Artaban, afin d'étaler leur science limitée devant le tribunal !

J'ai nommé messieurs Auffray et Bourgeois.

C'est Raymond Auffray qui prend la parole au nom du couple d'experts :

- Ce n'est que le 13 juillet que nous avons pris possession des enregistreurs et des transcriptions des bandes : l'original de la bande du CVR, la bande originale et une copie du DFDR, mais je n'ai jamais vu le listing n°1 fait dans la nuit du 26 au 27 juin !

Pendant tout le mois de juillet, j'ai participé aux travaux dans le labo du BEA sur leur copie ! Mais l'original a été emmagasiné soigneusement chez moi.

Le président :

- Il y a eu pourtant un défaut de vigilance pour le CVR du 26 juillet au 17 août 1988. Air France a bien été destinataire d'une copie ?

- L'avocat d'Air France a écrit au juge le 20 juillet pour demander communication des bandes. La juge m'a téléphoné et on a bavardé. Elle m'a confirmé par courrier avec la formule « je ne m'oppose pas ! ». J'ai compris à tort ou à raison, je ne sais pas, que je pourrais communiquer la bande à la commission d'enquête d'Air France !

Aujourd'hui, on peut considérer cette procédure comme un peu particulière, mais nous étions en 1988. Je fréquentais Air France depuis 30 ans et j'avais confiance. La commission d'enquête d'Air France était composée de gens intègres. J'ai demandé un compte-rendu à Air France et la copie des listings pour contrôler le nôtre ! Même s'il y a eu plusieurs autres cheminements, l'original n'a pas bougé de chez moi, sauf en juin 89 pour faire une copie au BEA devant Béchet.

- Avez-vous des doutes sur l'authenticité des enregistrements ? questionne le président.

- Aucun ! Je ne vois pas pourquoi il y aurait eu falsification. Je connais les gens du CEV. C'est totalement impossible car je sais ce qu'il y a dans leur tête, et c'est totalement inimaginable au BEA. Ils font du très bon travail !

Maître Agron :

- Les scellés étaient ouverts ! De quel droit ?

- Il fallait bien faire un rapport. C'est ainsi que l'on pratiquait jusque dans ces années là ! J'ai fait près de 2000 enquêtes, et ça se faisait comme ça !

Enfin arrivent à la barre ceux que nous attendions tous pour nous éclairer enfin totalement et « scientifiquement » sur cet accident, MMrs Venet et Belotti, anciens pilotes, anciens responsables syndicaux et anciens Commandants de bord à Air France, à présent contre-experts judiciaires.

A tour de rôle, ils vont prendre la parole pour nous expliquer doctement et avec force détails les différentes péripéties de leur enquête qui aura duré plus de quatre ans.

Leur travail a débuté le 19 décembre 1990 sur l'ambiguïté du dossier existant. Partis aux USA chez Loral - Fairchild, le fabricant des enregistreurs, ils ont travaillé jour et nuit avec un expert maison, monsieur Harmas afin de « *corrélér les différentes pièces* ».

Une première écoute du CVR, en présence de monsieur Paul Turner expert délégué par le NTSB (bureau enquête accident américain), leur permet dès cette première lecture de découvrir 4 pompages moteur.

Ils détectent aussi des froissements et des rayures sur la bande, montrant au moins par là « *les négligences coupables des précédents manipulateurs* ».

Des expertises ont également lieu chez Karsenty pour la synchronisation de son matériel vidéo, chez CFM, le constructeur des moteurs ainsi qu'au CEV de Brétigny. Ils ont pris contact avec le laboratoire « Micro-Surface » de Besançon qui possède un procédé nommé « Le Grenat » capable de lire les « 0 » et les « 1 » du langage binaire au microscope.

Les conclusions de cette expertise chez « Micro-Surface » démontre une « *corrélation parfaite* » de part et d'autre de la coupure de la bande à 10 μ près. Les deux moteurs se sont arrêtés peu après l'entrée dans la forêt coupant la génération électrique et donc engendrant une perte totale d'alimentation.

Jean Belotti ajoute que ***les numéros des enregistreurs relevés par Claude Gérard sont un élément important pour la suite !***

Concernant le vol du « Beech 90 King Air », le fait qu'il y a 26 personnes dont les témoignages se recoupent démontre bien que les boîtes ont été transportées dans cet avion. ***Puisque les déclarations de Daniel Tenenbaum sont en accord avec celles de l'équipage il y a donc bien cohérence des témoignages !***

La discontinuité du signal sur la bande est bonne et donc exclue tout trafic. Il y aurait bien évidemment des perturbations s'il y avait des informations voisines réenregistrées et ça se verrait lors d'un examen en profondeur. Une quinzaine de spécialistes de haut niveau, *qui n'ont pas fait d'interprétations, ni d'hypothèses, possèdent une conviction rémanente, une certitude scientifique et reproductible.*

Il est, dès lors, superfétatoire et caduc de soulever toute contradiction !

MMrs Venet et Belotti nous montrent alors un film tourné par eux-mêmes avec un caméscope d'amateur lors de l'examen de la bande effectué chez le constructeur Loral - Fairchild. On y voit monsieur l'ingénieur Harmas, à l'aide d'un scalpel, s'échiner vainement sur l'extrémité de la bande magnétique collée très fortement et à l'envers à une bande amorce, pour tenter de séparer les deux parties.

La question que l'on peut légitimement se poser est alors : comment des spécialistes peuvent-ils se tromper de côté pour coller un « scotch » de raccord et de plus à la colle forte, rendant illisible et indécollable cette partie de la bande ?

Max Venet précise même que c'est un collage « qui tient » !

Je demande la parole au président pour poser une question aux experts. Il me l'accorde :

- *Est-ce que messieurs les experts ont découvert ou simplement cherché à connaître quelle personne avait effectué ce collage ?*

- *Non, nous ne savons pas qui a effectué ce collage, et nous n'avons pas cherché !*

Je reste debout, attendant la suite qui ne vient pas ! Le président se tourne vers moi pour me dire alors :

- *Les experts vous ont répondu, monsieur Boetsch, ils n'ont pas découvert la personne qui a effectué cette opération ! Vous êtes satisfait ?*

Je m'assois. Oui, je suis très satisfait car les experts avouent ainsi qu'il y a un trou, un manque de continuité dans la chaîne des personnes qui ont « touché » aux boîtes et aux bandes ! A quoi servent donc les précisions en amont et en aval si un jour, quelqu'un, quelque part, a eu accès à la bande sans contrôle ! Et pour en faire quoi, avant de la recoller aussi maladroitement ?

Vont se succéder ensuite devant le tribunal, l'ensemble des « experts-adjoints » que les contre-experts principaux ont cru devoir mobiliser pour parfaire leur enquête et la rendre crédible au dessus de tous soupçons.

Le laboratoire physico-chimique de Saclay a analysé les dépôts sur les couvercles des boîtes noires : *Les produits découverts sont des agents d'extinction de l'incendie, des traces de fluide hydraulique, et divers dépôts anciens.* Quand à l'aspect plus ou moins neuf des boîtes selon les différents témoignages, il s'agit simplement d'une illusion d'optique selon les divers angles de prises de vue des photos. D'après la manière de faire, les boîtes peuvent paraître neuves ou usées.

Pas un mot sur d'éventuelles traces de fumée sur les boîtiers. Pourtant si les produits d'extinction ont pu pénétrer dans le compartiment où sont installés les enregistreurs et les ont atteints à travers des ouvertures ou des trous, pourquoi pas les fumées de l'incendie ?

Peut-être un oubli lors de l'élaboration du cahier des charges pour l'analyse ? Mais, même alors, les suies de fumée n'ont pu être arrêtées là où les produits d'extinction ont réussi à pénétrer. Ça aura du crever les yeux des analystes. A moins, bien sûr que ces deux CVR et DFDR n'aient jamais été exposés aux fumées et encore moins à l'incendie de l'Airbus A 320 GFKC.

Madame Wehbi, ingénieur chez « Microsurface » et chargée de vérifier l'état de surface des bandes affirme que les stries occasionnées par le passage d'une bande magnétique devant les têtes d'un enregistreur sont une véritable signature de l'appartenance d'une bande donnée à une tête de lecture/enregistrement donnée.

Mais si les stries de part et d'autre de la coupure de la bande sont cohérentes, l'état de surface a très bien pu induire lui-même ces stries, on ne peut en être certain !

*Il est donc **très probable** que les bandes originales ont tournées sur les enregistreurs sous scellés ! L'identification du numéro des moteurs est bien là, **mais pas de trace de celui de l'avion !***

Docteur es-sciences physiques, Monsieur Touizé vient confirmer qu'il n'y a jamais eu qu'un seul enregistrement sur la bande qui lui a été confiée. Cette bande était donc vierge avant son premier passage sur la tête d'enregistrement !

Pour un esprit scientifique, comme pour la démonstration de madame Wehbi, cela ne prouve pas non plus que ce soit LA vraie bande!

Monsieur Jacques Desserre, docteur es sciences et directeur d'études sur les têtes magnétiques chez Schlumberger, explique que les moyens nécessaires pour modifier une bande sont quasiment ini-

maginables. Pour effectuer des changements importants en 10 H, le matériel n'existe pas tout simplement !

Ce spécialiste possède toutes les connaissances et les certitudes d'un technicien de haut niveau et ses affirmations ne peuvent pas être contestables, bien évidemment. Mais s'il a raison sur l'impossibilité d'effectuer des modifications indétectables en seulement 10 H, il n'a peut-être pas eu connaissance que les bandes CVR et DFDR sont restées bien plus longtemps en dehors de tout contrôle judiciaire et par la suite sans scellés garantis.

Plus d'un an !

Alors ! Ses affirmations sont destinées à qui ? Uniquement à ceux et celles qui ne connaissent pas le dossier ou ne veulent pas voir au delà des affirmations du niveau élémentaire !

Il va sans dire que ce défilé de grands spécialistes, sept contre-experts adjoints au total, ainsi que les photos, schémas, graphiques, analyses micro et macro présentés par des professionnels, chacun très versé dans son domaine a impressionné énormément le tribunal ainsi d'ailleurs que les personnes présentes dans la salle. Quelques journalistes se hâteront confortablement de conclure à une « démonstration catégorique » ou à « une certitude scientifique » ! Leur manque évident de formation technique et d'esprit critique ne les fait appréhender que l'éclat, l'apparence et le superficiel des choses, propres à convaincre un esprit uniquement lettré, sans lui permettre d'avoir ce rien de pertinence, de flair et d'esprit critique qui doit caractériser pourtant le journaliste d'investigation.

Dès qu'une question devient gênante ou risque de déboucher sur de vraies interrogations, il vaut mieux l'évacuer et faire l'autruche.

Les différentes objections quand à certains doutes logiques ne les ont malheureusement jamais effleurés, à moins qu'ils ne soient ou ne veulent être convaincus d'avance, ce qui serait l'excuse la plus charitable devant leur cécité caractérisée. Le juge Guichard, qui s'est sûrement très difficilement libéré de ses nombreux autres dossiers, est présent dans la salle, un sourire aux lèvres et se prête volontiers aux explications demandées par certains journalistes, à ses yeux dignes de confiance, car habitués à porter la bonne parole.

C'est ensuite Max Venet qui s'avance pour tirer les conclusions de toutes ces expertises. Il projette alors un schéma de cercles et de flèches où il intègre les films vidéo, les expertises et les analyses diverses pour conclure :

- *Il y a adéquation de l'ensemble des éléments ! Les boîtes et les bandes n'ont pas été trafiqués car on s'en aperçoit avec les*

moyens techniques actuels. Jean Belotti et moi-même sommes donc catégoriques et scientifiques et nous en avons la conviction et la certitude scientifique absolue !

Il est parfaitement légitime pour des experts de répéter à l'envie qu'ils sont « scientifiques », que leurs démonstrations le sont aussi et que leurs « conclusions scientifiques » sont totalement reproductibles. Mais ces qualités de scientifiques stricts et irréprochables sont comme la sympathie ou l'amitié, elles se méritent plus qu'elles ne se décrètent. Un chercheur scientifique de haut niveau se passe volontiers de répéter son statut et ses qualités à longueur de journée. Il n'en éprouve pas le besoin, ses travaux parlent pour lui et ses interlocuteurs deviennent très rapidement à qui ils ont affaire !

Le président accorde une interruption de séance aussitôt après ces conclusions « définitives ». C'est la ruée des journalistes pour interviewer les deux contre-experts qui répètent à satiété devant les micros et les caméras que « la certitude scientifique » est acquise et que les boîtes noires sont donc dorénavant et définitivement **authentiques !**

Pour tout le monde, la cause est bel et bien entendue et il ne semble à ce moment là plus rester au principal accusé Michel Asseline qu'à effectuer un combat d'arrière garde, très probablement perdu d'avance et rien que pour l'honneur !

La séance reprend quelques instants plus tard avec l'audition de l'ancien directeur de cabinet de Mr Mermaz, monsieur Gaudillière, arrivé entre temps jusqu'à Colmar.

- Monsieur Mermaz est parti tard dans la nuit, seul, vers Lyon. Moi, je suis parti 5 ou 10 minutes plus tard avec Mr Tenenbaum et les boîtes vers Villacoublay.

Je pense avoir été seul avec Mr Tenenbaum !

Nous avons remis les boîtes aux techniciens qui nous attendaient au bas de l'échelle.

Maître Agron interroge alors le témoin :

- Qui vous a accueilli à Villacoublay ?

- Je ne sais pas ! Les techniciens ont pris les boîtes en charge.

Daniel Tenenbaum les connaissait.

- Monsieur Valter nous avait fait un témoignage il y a un mois qui disait que vous étiez repartis avec monsieur Tenenbaum dans le « Mystère XX » du ministre.

- Je pense que ce pilote a confondu l'aller et le retour ! Je suis formel sur notre présence à bord du « Beech ». On ne peut pas se tromper !

Alors que la salle d'audience s'est vidée, les personnes les plus pressées étant déjà parties et les journalistes ayant déserté leurs places pour la plupart à cause de l'heure tardive, le président décide malgré tout d'écouter un témoin important cité par la défense, Marc Neubert l'expert acousticien auprès de la cour d'appel de Colmar. Cette qualité ne va pas et ne peut pas bien sûr jouer lors d'un procès en correctionnelle, ce n'est pas la même « maison » et les déclarations de Marc Neubert ne vaudront pas plus que celles d'un obscur amateur de disques CD possédant une petite chaîne HiFi à la maison ! De plus, la défense ne peut que faire citer et comparaître un témoin, pas un expert.

C'est en quelque sorte l'illustration de l'égalité des chances !

Marc Neubert, grand et très mince, le cheveu rare et l'air un rien rêveur, n'a pas la prestance d'un ingénieur de l'armement ou la carrure d'un technicien hautement qualifié de la DGAC, mais ses paroles et ses démonstrations claires et précises sont malgré tout aussi irréfutables que celles des autres spécialistes, pour tous ceux qui veulent tout simplement y prêter sincèrement attention.

- J'ai analysé les différents spectres de fréquences qui ont servis de base au BEA et à CFM sur les films vidéo Tomek, Cameron et M6. (les trois films vidéo refusés par le juge Guichard !) et j'ai effectué le recoupement avec les CVR et DFDR.. Je suis formel, il y a un décalage et des coupures de sons entre les différentes pistes.

C'est bien évidemment techniquement possible de trafiquer une bande son.

J'ai aussi analysé les fréquences des moteurs. Ils n'ont jamais atteint la puissance de 91% annoncée car CFM et le BEA ont confondu les fréquences de la turbine et du fan. Il fallait analyser séparément les deux spectres, ça me paraît évident ! Les moteurs, en fait n'ont jamais dépassé 42% de leur puissance et se sont arrêtés AVANT les arbres. C'est d'ailleurs un point totalement incompréhensible !

Maître Agron lui demande alors :

- Lorsque vous avez déposé vos conclusions auprès des experts et du juge Guichard, que s'est-il passé ?

- Devant les experts, le juge Guichard m'a demandé de retirer mes conclusions, sinon il interviendrait pour que je sois radié de la liste des experts auprès de la cour d'appel !

Maître Agron tonne et vitupère de sa voix forte :

- *Monsieur le président, c'est inadmissible de la part d'un juge d'instruction de menacer ainsi un témoin !*

Dans la salle d'audience, le juge Guichard n'est plus là pour apprécier. Jamais personne n'ira le chercher pour le confronter avec Marc Neubert. Les experts n'auront pas non plus à répondre à cette accusation dont ils ont été les témoins. Que vaut d'ailleurs la parole d'un témoin de la défense face à celle d'un juge d'instruction et d'experts officiels ?

Il fallait tout de même des motivations importantes pour menacer Marc Neubert. Est-ce-que son analyse était aussi inintéressante et contestable que cela ou au contraire ne touchait-elle pas le point sensible, là où ça fait le plus mal ?

Pour contrer l'effet désastreux produit par ces révélations, l'accusation demande alors aussitôt le témoignage d'un autre expert, monsieur Antoniades, officier de gendarmerie et expert acousticien lui aussi, à qui le juge Guichard a demandé d'analyser le rapport de Marc Neubert :

- *Sur la bande du CVR, il n'y a aucune coupure, aucune interruption du signal. Je n'ai pas constaté l'écart détecté par monsieur Neubert. Je n'ai RIEN vu, il n'y a aucun désynchronisme.*

Le procureur René Pech croit bon de demander :

- *Monsieur Antoniades, vos conclusions peuvent laisser croire à l'incompétence totale de monsieur Neubert !*

- *Les décalages observés viennent d'une interférence lorsqu'un autre avion dans le circuit a prononcé le mot : « Québec », en réalité « Qué - bec » et le signal de la sonde « Thirty » a été noyé dans le mot « Québec ». Monsieur Neubert a donc fait certaines confusions dans le signal, mais l'erreur est humaine !*

Mais je suis formel, ce qu'il a écrit est faux !

5 ième jour : Vendredi 29 novembre

Je tiens à être présent à chaque audience, car je veux écouter ce que chacun va dire, ce que les uns et autres vont pouvoir répondre aux questions que je me pose à l'instar des autres passagers, depuis tant années.

Comme la mémoire est sélective et éphémère, je prends le maximum de notes au cours des débats. Ce sont elles qui me servent d'ailleurs en grande partie à écrire ces lignes. Je me suis bien sûr également inspiré des articles de presse de certains quotidiens nationaux et régionaux, malgré l'angle souvent très aigu, voire aiguisé de leurs comptes-rendus.

Les autres victimes du crash assistent plus rarement aux audiences. Elles travaillent le plus souvent ou bien, retraitées, dépendent de la bonne volonté d'un ami ou d'un parent pour les amener en voiture à Colmar. Les quelques personnes qui malgré tout, fidèlement, presque chaque jour, viennent écouter des démonstrations d'experts qu'elles ne comprennent que très peu, ont d'autant plus de mérite qu'elles ne viennent rien réclamer d'autre que la vérité, une vérité sûrement extrêmement technique qu'ils risquent fort de ne même pas comprendre.

Quasiment toutes les victimes de l'accident ont signé un accord d'indemnisation avec Air France pour solde de tout compte et leur présence, malgré tout, aux audiences du tribunal n'a cessé d'étonner les curieux, les magistrats, les experts ou les journalistes. L'intérêt basement matériel n'est pas pour tous ces braves gens la motivation de leur déplacement presque quotidien, mais uniquement le désir de savoir avec leur pilote, le pourquoi de cette catastrophe.

Certains journalistes, pensant faire preuve d'humour, se gaussent d'une manière indécente de la raréfaction du public et des victimes, effectivement de moins en moins nombreux ! Ce n'est probablement, pour ces braves gens, qu'une manière d'affirmer qu'ils ne croient pas à cette vérité officielle qu'on leur assène, mais tant vantée par ceux là mêmes qui critiquent leur absence !

Michel Asseline et Jean Michel Agron reprennent l'argumentaire des experts de la veille pour demander des précisions et commencent à leur tour d'interroger Max Venet et Jean Belotti.

Jean Michel Agron :

- *Quel est le lien juridique entre le DFDR n° 3237 et l'avion accidenté ? Monsieur Gérard et son petit carton, bien sûr, mais encore ?*

- *Ce même DFDR n° 3237 a été testé auparavant sur l'avion n° 7, un document d'essais qui comporte des ratures, donc pour nous un document falsifié. Qu'en est-il ?*

- *D'autres accidents d'A 320 ont eu lieu après Habsheim : Bangalore en 90, Lille en 89, Varsovie en 93, Mont Sainte Odile en 92 et*

avant même Habsheim, Mont de Marsan en 87. Messieurs les experts ont-ils fait des corrélations ?

Le président et ses assesseurs écoutent. Les experts, assis face à l'avocat, ne laissent transparaître aucune émotion comme si toutes ces questions s'adressaient à d'autres qu'à eux-mêmes. Dans la salle beaucoup se demandent sur quoi vont bien pouvoir déboucher ces interrogations qui touchent nombre de points sensibles.

Sans intermède, Michel Asseline prend alors la suite de son défenseur pour poser à son tour des questions aux experts :

- L'avion répond-il aux normes de certification puisque les batteries de secours auraient dû normalement alimenter les enregistreurs, même après l'arrêt des moteurs ?

- Lorsque le premier moteur s'est arrêté, le deuxième a encore fonctionné pendant une seconde, alimentant en électricité les enregistreurs. Pourquoi ne voit-on pas sur les listings les traces de l'arrêt du premier moteur ? De fait, le numéro 2 aurait du enregistrer la mort du numéro 1.

- D'après les experts américains que vous avez vous même cité, messieurs Hamas et Turner, les DFDR et CVR étaient en parfait état et leur fonctionnement parfait et sans défauts au moment de leurs examens aux USA. Alors comment un DFDR peut-il se réparer tout seul, puisqu'il y a tant d'anomalies et de sauts de pistes au cours du vol ?

- L'analyse spectrale que notre expert a effectuée conclut à 37% de puissance maximum des moteurs. D'après vous, il y en avait 90%. Comment les moteurs ont-ils pu s'arrêter, à une telle puissance, en moins de deux secondes sans exploser ?

- Comment expliquez-vous les écarts de temps de la sonde parlante qui annonce « Thirty » à trois reprises. Un écart standard de 4 secondes doit exister d'après Airbus, et vous trouvez des temps variables, comme d'ailleurs la commission Béchet : 2,1 - 0,9 - 1,3 et 2,6. Alors que si on reprend l'écart standard, on détermine la remise des gaz réelle des moteurs 9 secondes avant les arbres, et non pas 5 secondes comme vous l'affirmez. Qu'avez-vous à répondre à ces écarts variables et parfaitement illogiques ?

Le président, qui jusque là écoutait calmement, intervient :

- Toutes ces questions ont été évoquées hier ! En avez-vous encore beaucoup d'autres ?

- Oui, Monsieur le président, environ une soixantaine !

Le président semble agacé à cette évocation car tout le planning et le bon déroulement de son procès risque de se trouver chamboulé.

- *Il faudrait dix minutes de réponse pour chacune de vos soixante questions. On arriverait ainsi à dix heures d'intervention. Ce n'est pas possible. Je ne veux pas qu'on fasse ici une nouvelle expertise !*

Je vous invite donc à poser vos questions par écrit, cela permettra aux experts d'apporter des réponses scientifiques et des vérités scientifiques !

Jean Belotti ajoute :

- *Nous sommes tout disposés à répondre mais il faudra nous communiquer les questions, ainsi on pourra travailler sur pièces.*

Michel Asseline se propose même de travailler avec les experts pour mieux éclaircir tous ces points.

Le président répond dans un premier temps que tous les avis seront les bienvenus avant de décider qu'une telle démarche n'est juridiquement pas acceptable !

Ainsi donc, aucun débat contradictoire ne va pouvoir se dérouler entre l'accusation et la défense. Tout le monde va rester sur les impressions léguées par les affirmations des experts officiels sans que toutes les objections puissent être discutées pour éclaircir et enfin crever devant des magistrats et en public un abcès qui suppure depuis huit ans.

Le président Riss décide alors de passer à l'audition de François Furstenberger, le président de l'aéro-club. Les choses vont se dérouler très rapidement car selon les rapports du juge d'instruction et de ses experts, l'absence de briefing avec les pilotes est une faute suffisamment grave pour que François Furstenberger soit considéré comme un des éléments pivot de l'accident. Un très grand responsable, donc !

Messieurs les experts Auffray et Bourgeois que l'on avait presque oublié, partent à la charge contre le président de l'aéro-club, très satisfaits de leurs conclusions.

- *Manque d'application des règlements !*

- *Hauteur de passage de l'A 320 non mentionné dans le programme !*

- *Violation de la hauteur réglementaire de 500 pieds.*

François Furstenberger se défend :

- *J'avais organisé un briefing, mais l'Airbus est un avion de ligne. Il ne faisait que passer.*

Lorsque je me suis présenté au bureau d'Air France à Mulhouse, on m'a proposé un A 320. Je ne savais même pas que ça existait ! On a établi un contrat et j'ai payé 251 000 F. Il n'y avait aucune mention d'un passage à basse altitude, c'était un simple vol commercial.

Viennent ensuite à la barre plusieurs responsables d'Air France. Aucun n'a jugé bon de prendre contact avec l'aéro-club et son président. Aucun n'a cherché à rencontrer l'équipage désigné pour ce vol afin d'échanger des informations. Aucun non plus n'a jamais rien trouvé à redire à la note d'Air France DOND 50.420 qui, en violation de la réglementation en vigueur, autorisait des passages à 100 pieds (30 m), alors que la règle générale est à 170 pieds (50 m).

Le responsable des vols spéciaux savait même que cette note était illégale mais ajoute-t-il :

- On était couvert par la hiérarchie !

Cette fameuse note DOND 50.420 va d'ailleurs être au centre des débats jusqu'à la fin du procès, puisque sans elle, l'avion serait passé plus haut et n'aurait pas eu d'accident.

Il ressort aussi des échanges au cours de l'audience que les équipages d'Air France n'intervenaient jamais dans la préparation de leurs vols puisqu'il y avait un service spécialisé pour le faire. Ce n'est que lorsqu'un point particulier ou sortant de l'ordinaire et des habitudes était découvert que les pilotes étaient alertés. Or, ce jour-là, pour Habsheim, rien de spécial ! C'est la routine et personne ne se préoccupe de rien. On ne peut même pas dire que la chaîne de l'information a été coupée, elle n'a jamais existé.

On fournit à l'équipage un dossier très succinct, presque indigent que l'on peut résumer par : RAS ! Rien à signaler !

En aéronautique, pour le vol à vue (VFR) pratiqué en général dans les aéro-clubs, il y a des cartes qu'on appelle cartes VAL. Les pilotes professionnels qui pratiquent le vol aux instruments (IFR) n'utilisent jamais ces cartes. Or c'est justement la carte VAL du terrain de Habsheim ou plutôt une simple photocopie en noir & blanc qui est incluse dans le dossier de vol avec en plus la lisibilité limitée de ses symboles.

Max Venet, à la retraite depuis peu, confirme que les équipages d'Air France n'utilisent jamais ces cartes, et précise même :

- J'ai découvert les affres d'une préparation de vol depuis que je suis à la retraite. Il a fallu l'accident de Habsheim pour que les

cartes VAL soient mises à jour ! Aujourd'hui, à Habsheim, on sait que c'est une forêt !

Le chef de la division A 320 reconnaît que l'équipage Asseline-Mazières n'a pas été choisi par hasard ni en raison de ses compétences ni en tenant compte de la fatigue accumulée par Michel Asseline durant les semaines précédentes, mais parce qu'*il fallait un pilote germanophone et deux commandants de bord afin que l'un puisse, à l'escale, s'occuper des relations publiques !*

Comme quoi, les préoccupations au sein de la compagnie étaient plus orientées selon un axe publicitaire qu'en fonction de la sécurité des vols !

6 ième jour : Lundi 2 décembre

Dès le début de cette sixième audience, Michel Asseline et son défenseur remettent au président Riss la liste des questions qu'ils ont préparé.

- Vos questions seront transmises aux experts qui essaieront de répondre avant la fin de la semaine lors de l'étude de la trajectoire, commente le président.

C'est ensuite au tour de Jacques Gauthier, officier de sécurité des vols à Air France, de venir s'expliquer.

Auparavant, Jean Belotti, qui s'est penché sur la réglementation, va confirmer que la hauteur de 100 pieds comme précisé dans la note préparée par Jacques Gauthier était contraire aux règles de l'air.

- Nous n'avons pas trouvé de justification pour l'image de marque d'Air France. Mais, vous savez, les passagers sont plus sensibles aux respects des horaires qu'à ces démonstrations en meeting !

En principe, c'est 600 pieds selon la réglementation IFR mais, en vol à vue, c'est ramené à 170 pieds augmenté de la hauteur des obstacles ! Il n'est jamais question de faire un palier à 100 pieds, à moins de vouloir se poser, ou de remettre les gaz !

Cette note DOND 50 420 est illégale !

Maître Agron intervient :

- *C'est pourtant sur ça qu'on a retiré sa licence à mon client pour huit ans dès 1988 !*

Jacques Gauthier vient ensuite lui-même s'expliquer en affirmant que l'élaboration de cette note était justifiée par les « dérapages » nombreux au sein de la compagnie. Il fallait à tout prix régler les passages à basse altitude. Et il cite un « Concorde » en rase mottes à Tahiti au dessus de la ville , une « Caravelle » effectuant un tonneau, un Boeing 747 survolant à basse altitude l'hôtel et la plage de Pointe à Pitre, sans doute pour dire bonjour ! L'équipage avait conscience que sa prestation n'était guère réglementaire, aussi avait-il coupé les enregistreurs de vol !

Je me retourne vers mes amis qui font les yeux ronds en entendant cela. Edifiant et plutôt surprenant pour n'importe quel passager qui croit monter dans un avion mené par des gens sérieux !

- *J'étais chargé de la sécurité des vols et de l'analyse des « dérapages », mais cette note, ce n'est pas moi qui l'ai rédigée. Il y avait différents services qui tenaient chacun leur rôle.*

- *C'est une bien curieuse organisation, je ne comprends pas !* lâche le procureur. *Y-a-t-il eu des discussions au sein d'un groupe de travail sur la mise en place d'un seuil à 100 pieds ?*

- *Non !*

- *Y-a-t-il eu des échanges entre les différents services concernés ?*

- *Non !*

Haussement d'épaules du procureur René Pech !

Le président demande alors :

- *On vous reproche d'avoir admis l'altitude de 100 pieds. Est ce que votre rôle n'était pas d'attirer l'attention de la Direction et donc de monsieur Petit sur le côté illégal de cette hauteur ?*

- *Dans notre organisation, un arrêté est assez complexe. J'étais le rapporteur des incidents sauf pour les infractions aux règles de l'air. J'ai eu une discussion avec une vingtaine de personnes, tous naviguants. Personne n'a fait de remarques sur la hauteur de 100 pieds. Monsieur Henri Petit a apporté son complément au projet avant de signer et la hauteur de 100 pieds a été entérinée !*

Max Venet et Jean Belotti notent alors que les premiers experts n'ont jamais relevé l'illégalité de cette note. Pour Jean Belotti, il est vrai que « *Messieurs Auffray et Bourgeois ne connaissent pas le fonctionnement de la compagnie Air France. Auffray a sorti une nouvelle réglementation de son chapeau. Il prend la validité des notes d'Air France comme du bon pain !* »

L'avocat de Jacques Gauthier, maître Jean-Pierre Guyonnet, surprend tout le monde en présentant un nouvel arrêté ministériel daté du 4 avril 1996. Il y est stipulé que pour les meetings, « *la hauteur minimale de vol est fixée à 100 pieds, en dérogation des règles de l'air* ». L'avocat est alors presque certain que son client va être innocenté, mais en lisant mieux et plus loin, on s'aperçoit que « *les baptêmes de l'air effectués par un transporteur aérien public* » sont exclus de ce texte.

Max Venet conclut fort justement :

- Fixer une limite inférieure de 100 pieds pour les vols de meetings, huit ans après le crash d'Habsheim, est complètement irrationnel. Ce n'est pas raisonnable. Il faut arrêter de jouer avec le feu !

Je m'interroge d'une manière plus générale : la réglementation est-elle autant qu'on le dit, adaptée au transport aérien ? C'est un miracle qu'il n'y ait pas plus de catastrophes !

Viennent ensuite témoigner plusieurs Commandants de bord d'Air France.

- 100 pieds n'est pas facteur de danger !

- La note n'a joué aucun rôle dans l'accident !

- Gauthier a su nous imposer en opération le vol stabilisé à 500 pieds, avant c'était « 0 » !

- Voler à 100 pieds, avec ou sans passagers, ça ne change pas grand chose, c'est uniquement une question de poids !

Avec mes amis passagers, nous sommes effarés d'entendre de telles affirmations de la part de commandants de bord à Air France ! Quelle considération de la part de ces pilotes alors que sans passagers, il n'y a pas de compagnie aérienne ! Un dirigeant d'Air France ne vient-il pas de déclarer récemment qu'il est enfin temps que la compagnie nationale accorde à nouveau la priorité aux passagers qui la font vivre !

D'autres pilotes, plus rigoureux, viennent déclarer :

- Il convient de mettre fin à ces vols anormaux, nous n'avons pas vocation à faire des vols de présentation !

- Air France est une compagnie de transport et sa vocation n'est pas de faire le cirque !

Un ancien confrère, collègue et partenaire de Michel Asseline au cours de nombreux vols, vient alors témoigner. Il est un des mieux

placés pour connaître l'homme, de toutes façons plus objectivement que certains qui sont tombés dans la plus vulgaire des caricatures pour décrire la personnalité du principal inculpé.

- Avec Michel Asseline, nous avons mis en œuvre l'équipage à deux pour le Boeing 737, puis avec l'A 320. Huit années passés ensemble. C'est un excellent professionnel, un meneur d'équipes. Il avait une charge de travail énorme. Les qualificatifs employés par le juge d'instruction me heurtent car ils ne correspondent pas au personnage. Michel Asseline était amoureux de cet avion, bien sûr, il le connaissait mais n'avait pas d'excès de confiance.

7 ième jour : Mardi 3 décembre

Monsieur Henri Petit est un homme important, comme il le dit lui-même. Directeur des opérations aériennes, ce sont 10 000 personnes qui sont sous les ordres de l'homme à la réputation du « sourire qui tue ! ». Grand et très mince, ses premières déclarations à la barre sont celles de quelqu'un qui est habitué à commander, pas celles d'un accusé !

- Les experts interprètent, mais nous avons des missions spéciales ! Un point essentiel pour moi : Pourquoi faire une différence entre passagers à bord et sans passagers, la vie des hôtesses et stewards vaut autant que la vie d'un passager !

Jean-Marie Schreiber demande au nom de l'association pourquoi il y avait des passagers à bord lors d'un vol de présentation.

- Ce sont les organisateurs de meeting qui veulent rentabiliser les prix, ce n'est pas le problème d'Air France ! Il n'y avait pas d'illégalité pour ces vols. Je suis et j'étais déjà convaincu que la sécurité était satisfaite et absolue ! Mais aujourd'hui, j'ai une pensée de respect pour les victimes !

- Ne parlez pas des victimes. Vous auriez pu en parler plus tôt ! rétorque aussitôt Jean Marie Schreiber.

Des applaudissements nourris éclatent parmi les passagers présents dans la salle.

J'ajoute une question :

- Est-ce bien le rôle d'Air France de faire des vols promotionnels ?

- Il ne m'appartient pas de juger de l'opportunité des vols, mais de la sécurité. Je n'ai pas à penser, mais à appliquer la réglementation ! La véritable cause de cet accident, c'est l'équipage. Il avait sept fois l'occasion d'interrompre ou de corriger le vol. Je vais vous le démontrer !

Et Henri Petit, à l'aide de dessins, de photos et de graphiques diffusés sur tous les écrans vidéo grâce au rétroprojecteur, va parler plus de trois heures durant. Il va même montrer un film réalisé avec des moyens professionnels, sûrement pas à ses frais, pour tenter de discréditer l'équipage en le rendant totalement et seul responsable comme si l'ensemble des moyens logistiques de la compagnie avait cessé d'exister ce 26 juin 1988.

Agacé, René Pech revient sur la raison de la présence d'Henri Petit dans cette enceinte :

- Comment se fait-il que pendant deux ans, Air France ait organisé des vols de présentation avec des passagers alors que c'était illégal ?

- Peut-être qu'il y a eu une mauvaise interprétation d'une lettre de la DGAC !

Le président intervient à son tour :

- On vous reproche notamment d'avoir autorisé des vols de présentation à un seuil minimal de 100 pieds. Quelles sont vos observations ?

- Ma note n'était pas irrégulière. Je n'ai pas commis de faute, pas plus d'ailleurs que la compagnie, c'était aux pilotes de respecter les hauteurs.

Oui, bien sûr ! Mais quelles hauteurs ?

Selon qu'il s'agit d'une présentation en vol ou d'un atterrissage, d'un vol à vue ou aux instruments, d'un meeting normal ou avec dérogations, rien n'est pareil, tout change ! Dans le cas de Habsheim, était-ce un meeting, une présentation ou bien seulement un passage compris dans le cours d'un vol ? Et dans ce cas, s'agit-il d'un vol à vue ou aux instruments ?

Un passager ordinaire s'interrogera plutôt sur sa sécurité loin de n'importe quel règlement. Mais ici, il s'agit de déterminer qui est coupable d'avoir transgressé un texte réglementaire, à la condition bien évidemment de savoir lequel !

*- En vol à vue la règle est de 170 pieds !**

- En vol aux instruments, elle est de 1500 pieds ! *
- Air France a décidé de faire voler à 100 pieds ! *
- Au Salon du Bourget, la règle est à 300 pieds ! *

Si l'Airbus A 320 a bien décollé réglementairement sous un régime de vol aux instruments, l'a-t-il changé à l'approche du terrain de Habsheim pour passer en vol à vue ? Ce serait parfaitement logique puisque jamais aucun avion ne participe à un meeting en configuration de vol aux instruments, mais le président de l'aéro-club soutient, lui, comme Henri Petit, que l'Airbus ne faisait pas partie de son meeting ! Alors ?

C'est à l'évidence la quadrature du cercle !

Pour Henri Petit, c'est au commandant de bord de démêler cet écheveau, tout simplement !

Air France, sans le savoir, possède un directeur des opérations aériennes qui s'identifie au personnage de Ponce Pilate !

Plusieurs témoins, pilotes à Air France, ainsi que les contre-experts, anciens commandants de bord, vont dissenter longuement ce jour là afin de répondre à cette question : Quelle hauteur de vol devait respecter l'A 320 ?

Ce spectacle d'un cafouillage majeur, de vérités péremptoires aussitôt démenties ou contrées par les uns et les autres aurait été comique s'il ne s'était pas agit d'un accident ayant entraîné trois morts et plus d'une centaine de blessés. Et dire que tous ces spécialistes, puisque tous pilotes chez Air France, ont transporté ou continuent de transporter des milliers de passagers. L'ensemble des magistrats reste dubitatif devant un tel déballage. Peut-être ont-ils du mal à conserver leur sérieux.

* 1 pied = 33 cm, donc 1 m = 3 pieds, 100 pieds = 30 m, 170 pieds = 55 m, 300 pieds = 100 m, 1500 pieds = 450 m.

Pour les passagers présents, cette discussion est symptomatique d'un esprit de routine chez de nombreux navigants très loin des réalités du quotidien !

A quelle hauteur faut-il voler ?

On ne sait pas, ou plutôt, on croit savoir, sans être sûr !

N'est-ce pas merveilleux !

Et Max Venet de conclure doctement :

- *Dans le maquis de la réglementation, il n'y a pas de règles !*

Pourtant, il y a huit ans, Michel Asseline fut condamné à huit années de suspension de sa licence de pilote de ligne pour avoir enfreint cette prétendue réglementation !

8 ième jour : Jeudi 5 décembre

Le responsable des affaires techniques d'Air France, Alain VARINI vient affirmer ce jour là que la compagnie présentait ses matériels au cours de ces fameux vols spéciaux, car elle était un « porte-drapeau » pour l'industrie aéronautique française ! Ces vols se déroulaient bien en dérogation des règles habituelles IFR de vol aux instruments. C'est uniquement pour empêcher certains de voler trop bas que Petit a sorti cette note à 100 pieds.

Ce haut responsable précise même :

- *Je ne suis pas au courant de toutes les subtilités des règles de l'air. Je ne pouvais pas connaître toutes les règles de la compagnie, mais la limite de 100 pieds est tout à fait raisonnable !*

- *Mais cette limite est illégale !* tonne le président.

- *Je ne pense pas ! La présentation en conditions normales ne comporte pas de risques. De toutes façons, la vie des équipages est aussi précieuse que celle des passagers !*

- *Pas de risques, dites-vous ?* s'étonne un avocat.

- *C'est une altitude faite pour la remise des gaz, un exercice classique pour les pilotes !*

- *Mais la note DO ND est en infraction avec la réglementation. Vous ne le saviez pas ?*

- *Je ne sais pas. Mais je ne peux être compétent en tout. Pourquoi pas aussi porte-bagages ?*

- *Donc vous ne savez pas qu'il faut vous arrêter à un feu rouge !* demande le procureur.

- *C'est au commandant de bord de savoir ! Mais on ne peut pas comparer les différents meetings avec le Bourget par exemple !*

- *Et Habsheim ? C'est moins que Le Bourget ?* demande le président.

- *Je ne sais pas, je ne suis jamais allé à Habsheim !*

- *Vous êtes profane, comme moi, ajoute le procureur, vous ne faites pas de différence entre 100 et 170 pieds ?*

- *Oh ! 100 ou 170 pieds, ça n'aurait pas changé grand chose !*

Michel Asseline se lève et demande la parole :

- *Aviez-vous obtenu la dérogation pour Habsheim ? J'ai été condamné pour être passé à 100 pieds !*

- *Vous n'auriez pas du être le seul !* conclut ce haut responsable d'Air France.

Le président remercie le témoin, mais lui demande de rester dans la salle, car sur le plan pédagogique, il va apprendre bien des choses !

Sans avoir entendu, Alain Varini se prépare à sortir, lorsque le procureur l'interpelle :

- *Si on a échappé à une inculpation, la moindre des choses est de rester dans la salle !*

Appelé aussi comme témoin, le successeur de Daniel Tenenbaum à la tête de la DGAC, Pierre Graff. Il regrette le laxisme passé de son administration lors des vols à basse altitude jamais sanctionnés.

- *L'impérialisme d'Air France sur les administrations existait peut-être, mais aujourd'hui, non ! Personne ne doit être au dessus des règlements, quelque soit la compagnie ! Je ne sais pas ce qu'il y avait dans la tête des gens de l'époque, mais mes services ne sont pas au courant de tout !*

En conscience, une dérogation aux règles de l'air aurait été refusée en 1988 !

Pierre Graff, habilement, a su écarter les menaces qui pesaient sur lui et sur son administration!

Maître Moser ajoute :

- *S'il y avait à l'époque un fonctionnement laxiste, il y a un revirement salutaire depuis, grâce à vous !*

Il n'empêche, si la DGAC avait fait son travail de contrôle, il n'y aurait pas eu d'accident à Habsheim ! Les regrets, pour salutaires qu'ils sont, ne peuvent exempter les dirigeants de l'époque de la responsabilité qui a été la leur face à la grande compagnie aérienne française qui semblait lui dicter sa loi !

La « reprise en mains » de Pierre Graff ne peut effacer les fautes commises par certains des dix milles fonctionnaires de la DGAC et l'ancien directeur Daniel Tenenbaum aurait peut-être été bien inspiré

de faire amende honorable pour ces faits patents qui dépendaient entièrement de lui, plutôt que de vouer aux gémonies tous ses détracteurs !

Il avait huit ans pour réfléchir à tout cela, mais son emploi du temps était, il est vrai, très prioritairement consacré aux actions en justice pour intenter des procès en diffamation.

L'après-midi s'avance et l'étude du vol proprement dit ne sera qu'amorcée ce jour là. Les experts désirent quand même projeter une séquence vidéo du passage de l'avion agrémentée de la bande son du CVR et « synchronisée » avec elle. Un montage effectué par eux et présenté comme **UNE HYPOTHESE**, et où la remise gaz a lieu par le travers de la tour de contrôle, soit seulement 5 secondes avant la forêt..

La fameuse séquence se déroule et l'on entend l'équipage deviner tranquillement alors que l'avion rase le sol, que les moteurs ne repartent pas et que les arbres approchent à toute allure.

Irréaliste !

Ce montage extraordinaire permet aux experts de respecter les temps hautement variables et fantaisistes des annonces de la sonde « thirty ». Ils persistent avec constance de démontrer l'impossible.

Michel Asseline se promet de réaliser lui aussi un montage pour synchroniser la bande vidéo et le CVR, mais selon **SON HYPOTHESE** !

9 ième jour : Vendredi 6 décembre

Cette journée est consacrée à la reconstitution de la trajectoire de l'avion depuis le démarrage du premier moteur sur le parking de l'aéroport de Bâle-Mulhouse jusqu'à l'arrêt du deuxième, environ cinq minutes plus tard, quelque part dans la forêt.

Les deux contre-experts Venet et Belotti vont longuement détailler et disséquer toutes les phases du vol, chaque seconde presque, ainsi que chaque geste et chaque parole de l'équipage. Jean Belotti à l'aide d'une maquette d'avion, un DC 3 d'avant guerre orné d'étoiles américaines, explique les principes du vol. Dans sa main, le vieux bi-

moteur virevolte, pique et se cabre comme il n'a jamais du le faire dans sa longue carrière. Très pédagogue, notre expert simplifie à l'extrême toutes ses explications pour permettre au plus grand nombre de suivre ses démonstrations. Tous l'écoutent avec attention, un peu hypnotisé par le petit avion qui bouge sans arrêt. Les pilotes présents dans la salle ébauchent parfois un sourire à l'énoncé d'un mot ou d'une expression !

Depuis les premiers vols de Clément Ader en France ou des frères Wright aux Etats-Unis, les principes du vol d'un avion n'ont pas changé, malgré l'amélioration des performances.

Aujourd'hui, grâce à l'électronique, les moyens de navigation de l'Airbus sont devenus très précis et les paramètres de longitude et de latitude enregistrés sur le DFDR permettent de reporter sur une carte, point par point, les positions successives de l'avion et tracer ainsi une belle courbe.

De son côté, comme tous les aéroports équipés d'un radar, « Bâle-Mulhouse » enregistre les trajectoires de tous les avions qui atterrissent ou décollent. C'est en quelque sorte un « mouchard » pour vérifier si les pilotes respectent bien les axes réglementaires, notamment concernant les circuits et les procédures antibruit. En cas d'écart important, il est même prévu des sanctions ou des amendes pour les équipages qui « glissent » un peu trop à droite ou à gauche.

Or, les trajectoires issues du radar et du DFDR sont séparées latéralement de plus d'un kilomètre juste après le décollage.

Mais où donc est l'erreur ?

- *C'est le radar de l'aéroport qui n'est pas suffisamment précis,* répondent les experts !

- *Non, c'est le DFDR. La trajectoire est raccourcie car il manque plusieurs secondes de vol !* répond Michel Asseline.

Les experts racontent ensuite par le détail la succession des gestes et des opérations effectuées par les pilotes lors de l'approche du terrain. Sortie du train d'atterrissage, puis sortie des volets au premier cran. Tout est normal, puisque ces opérations sont faites par le copilote Pierre Mazières en exécution des ordres du pilote. Un peu plus tard enfin, les volets sortent au deuxième cran, mais bizarrement, tout seuls, juste AVANT que le pilote n'en donne l'ordre, comme s'il manquait une séquence dans la chronologie.

Le vol se poursuit, et quelques secondes plus tard, l'avion arrive en vue du meeting de Habsheim, il survole une gravière en bout de piste, affirment les experts.

- *Non, rétorque Michel Asseline, des campeurs présents dans cette gravière ont affirmé avoir vu l'avion passer à côté, au dessus d'un bosquet.*

- *Nous avons rencontré ces gens, qui ont répondu avec réticence à nos questions. On ne peut donc pas retenir leurs témoignages !* répliquent les experts. *Mais il se peut que l'avion soit passé en bordure de la gravière, à la lisière de ce bouquet d'arbres.*

Pour un avion à l'électronique « zéro défaut », faire une erreur latérale de plusieurs centaines de mètres après moins de cinq minutes de vol, ça n'est pas très fiable !

C'est en fait à partir du survol de ce bosquet, ou de sa lisière à 8 mètres de hauteur au dessus des arbres que les véritables problèmes commencent. Les experts expliquent que la « loi d'arrondi » de l'Airbus A 320 déclenchée automatiquement en dessous de 10 mètres, donc au dessus du bosquet, va ordonner à l'avion de piquer. L'action progressive du pilote sur le manche ne va rien y changer, sauf à maintenir la trajectoire horizontale le plus longtemps possible. Au bout de la piste, juste avant la forêt, le manche est alors en butée arrière et le pilote, impuissant, attend vainement que l'avion remonte.

Cette explication était déjà celle de Michel Asseline et de Norbert Jacquet quelques mois après l'accident, mais à l'époque, les dénégations les plus virulentes leur étaient opposées.

Si Michel Asseline affirme avoir remis les gaz dès l'entrée de la piste, les experts maintiennent qu'il n'a agit sur la manette qu'à la hauteur de la tour de contrôle, après avoir déjà survolé la moitié de la longueur de la piste.

- *Les pilotes auraient dû savoir qu'un réacteur a besoin de plusieurs secondes avant d'atteindre la pleine puissance !* précisent les experts.

Il semble tout de même difficilement imaginable que des pilotes, commandants de bord atteignant à eux deux plus de 20 000 heures de vol sur avion à réaction, aient pu oublier ce critère élémentaire.

Michel Asseline argue encore que si les moteurs avaient réellement atteint leur pleine puissance à l'entrée de la forêt, les arbres auraient subi des dégâts autrement plus importants que ceux constatés, dus tout simplement aux 22 tonnes de poussée des deux réacteurs !

Vient aussi témoigner ce jour là, Yves Benoist, très grand, sûr de lui, et arrivé directement de Toulouse où il est chargé de la sécurité des vols chez Airbus Industrie. D'après lui, jamais le constructeur n'a demandé de quelconque présentation en meeting puisque chaque client est maître chez lui !

Il affirme aussi *qu'aucun enregistreur ne fonctionne sur batteries. C'est une erreur dans la documentation si quelqu'un pense le contraire.*

De toutes façons, lorsque le train est sorti, si les deux moteurs tombent en panne, afin d'économiser les batteries, on coupe l'alimentation des deux enregistreurs, renchérit Max Venet.

Curieuse conception tout de même, puisque si les deux moteurs sont en panne, la situation est devenue plutôt critique surtout si on est loin d'un aéroport. Il peut sembler dès lors plus impérieux encore d'enregistrer l'ensemble des paramètres, car ces ennuis risquent fort de dégénérer vers un accident !

Se présente ensuite à la barre Claude Béchet, très bien habillé, ses cheveux gris parfaitement coiffés, mais hésitant. Sa carte de visite parle pour lui : Président de la commission d'enquête sur l'accident de Habsheim, ancien commandant de bord à Air France et aujourd'hui responsable de la sécurité des vols chez ATR, une filiale d'Aérospatiale. Un poste spécialement créé pour lui, affirme-t-il. Chaque jour, depuis son bureau de Toulouse, il ne doit pas manquer d'admirer la chaîne de montage des Airbus A 320, juste à côté.

J'ai effectué douze années d'expertises, précise-t-il, jamais personne ne m'a dit que les enregistreurs pouvaient être trafiqués !

Je reste persuadé qu'il n'y a eu aucune défaillance de l'appareil, de ses moteurs et de ses systèmes.

Michel Asseline lui demande alors pourquoi l'alarme GPWS (avertisseur sonore de proximité du sol) retentit bien dans le cockpit où elle a été enregistrée par le CVR, alors qu'on n'en trouve pas trace dans les paramètres du DFDR ?

Réponse de l'intéressé :

- Peut-être qu'il a été coupé par l'équipage !

Ancien commandant de bord à Air France, ancien président du SNPL et ancien leader de la patrouille de France, Christian Roger est appelé à son tour. Comme d'autres témoins avant lui, il jette un regard circulaire dans la salle en entrant par la petite porte latérale. Pas très grand, trapu, le cheveu rare mais le regard vif, il a très bien connu l'ambiance souvent euphorique des meeting aériens, lorsque les pilotes cherchent à se surpasser à tout prix.

- Un meeting est toujours dangereux. La pression psychologique sur les équipages est très importante à chaque instant. En envoyant cet équipage à Habsheim, on a mis les pilotes dans un piège, car la reconnaissance des lieux était impossible.

En tant qu'ancien président du SNPL à Air France, je peux vous dire aussi que de nombreux pilotes s'interrogent sur l'enquête. Les moteurs ne sont pas repartis et on a voulu dissimuler cette non-reprise !

Maître Rappaport, avocat officiel du SNPL se saisit du micro avec empressement, remonte d'un doigt ses grosses lunettes d'écaille, pour préciser immédiatement :

- Mes clients n'ont pas de doutes sur l'enquête ! Pour nous, il n'y a pas de problèmes concernant l'authenticité des enregistreurs !

10 ième jour : Lundi 9 décembre

Alors que tous les témoins, avant d'être interrogés, attendent sagement à l'écart dans une pièce contiguë et exiguë, le président décide de permettre à MM. Benoist et Baud d'Airbus Industrie, d'assister aux débats car « ils ne connaissent pas le dossier ! ».

Beaucoup de gens pensent au contraire que le constructeur possède mieux encore que tant d'autres l'ensemble des éléments du dossier et que ses dirigeants sont parfaitement au courant de tous les détails de l'affaire.

La société Airbus, qui n'est pas mise en examen, ce que toutes les victimes regrettent profondément et qui a été déboutée de sa demande de constitution de partie civile, possède tout de même d'autres

moyens d'avoir connaissance des éléments de l'enquête, ne serait-ce que grâce aux fréquentes visites de nombreux enquêteurs à Toulouse.

Mais Airbus Industrie est une très grande et très célèbre société à qui tout le respect est dû.

Michel Asseline continue de lutter. Au cours du week-end, il a réalisé le montage promis en rajoutant les secondes manquantes sur la durée totale de l'enregistrement du CVR. Les espaces réguliers de 4 secondes entre les annonces vocales de la sonde sont restitués et le tout synchronisé avec la séquence vidéo à partir de l'impact dans les arbres, puis en remontant jusqu'à l'apparition de l'avion au dessus de la clairière. Il demande au président de pouvoir visionner l'ensemble.

On revoit alors le trop célèbre passage de l'avion avec en fond sonore, l'enregistrement du CVR. Simple différence avec le montage des experts, ici, les annonces vocales « thirty » sont toutes bien espacées, les derniers échanges radio entre les deux pilotes ont lieu au début du passage alors qu'aucun signe alarmant n'est perceptible, la remise de gaz s'effectue à l'entrée de piste, et s'ensuit un impressionnant silence de 9 secondes dans l'attente anxieuse de la reprise des moteurs, ponctué à intervalles réguliers des deux annonces »thyrty « de la sonde.

Pierre Mazières prend aussitôt la parole :

- *Ce montage est moins choquant que celui des experts et correspond mieux à mes souvenirs.*

- *Nous découvrons la cassette. C'est effectivement une autre hypothèse, convient Max Venet.*

Les experts ont aussi transporté ce jour là un magnétophone énorme, sûrement près de vingt kilos, afin de faire écouter la bande du CVR au tribunal et au public. La petite bobine de bande magnétique a l'air minuscule sur ce volumineux lecteur. C'est rigoureusement impressionnant de professionnalisme et de technologie! Toute la salle d'audience s'attend à une démonstration magistrale, car si on déplace un tel matériel, c'est forcément pour impressionner l'auditoire. L'installation et le réglage sont laborieux et l'écoute si mauvaise qu'il faut projeter le texte sur les écrans de télévision, à l'instar d'un film étranger sous-titré, afin que toutes les personnes présentes puissent

suivre et comprendre les paroles prononcées au milieu des interférences. Comme seules les dernières dizaines de secondes méritent une attention, lorsqu'enfin elles arrivent, les auditeurs sont las de leurs efforts d'écoute et l'effet psychologique recherché est complètement raté.

Max Venet explique ensuite longuement le fonctionnement des commandes de vol informatiques de l'A 320. Le tribunal est impressionné par les formules mathématiques, électroniques et physiques. C'est vraiment un avion complexe ! Max Venet conclut très nettement : *« Lorsque l'avion est près des limites de son domaine de vol, dans les grandes incidences, si le pilote s'oppose au piqué de l'avion, il atteint la butée arrière du manche et il est impossible pour lui de contrer la tendance à descendre de l'avion. »*

C'est une loi qui n'est pas écrite chez Air France, ni chez Airbus, mais elle est prioritaire. »

Les experts reconnaissent aussi que la documentation mise à la disposition des pilotes était incomplète et que souvent Airbus refusait de communiquer certains secrets de fonctionnement. *Ces lois complexes auraient dues être davantage explicité aux pilotes qui risquent l'accident s'ils ne les connaissent pas!*

Maître Moser prend aussitôt la parole pour les victimes :

- *Mais c'est une faute de la part d'Airbus. On aurait du l'impliquer dans la boucle des responsabilités !*

- *Non, c'est uniquement le déroulement du vol qui est la cause de l'accident,* répond Jean Belotti.

- *Mais tout de même, pourquoi n'y a-t-il pas eu inculpation d'Airbus ?* relance Maître Moser.

- *Ce n'est pas notre rôle, mais celui du juge,* réplique Max Venet.

Raymond Auffray, l'ancien expert que l'on avait un peu oublié depuis que l'on était passé aux démonstrations techniques, se lève pour tenter de conclure :

- *Si l'accident de Habsheim s'était produit avec un avion classique, et non un Airbus A 320 dotée d'un système de protection d'incidence, il n'y aurait pas eu trois morts, mais tous ceux qui se trouvaient à bord auraient péri !*

Je pense que ce monsieur n'a strictement rien compris, car avec un autre avion, il n'y aurait pas eu de passage aux grands angles selon la technique d'Airbus, ni d'ordre à piquer selon les lois informatiques d'Airbus, et donc pas d'accident, tout simplement !

Je veux glisser ces quelques mots à notre avocat afin qu'il prenne la parole, mais déjà on parle d'autre chose.

Pierre Baud, le chef pilote d'Airbus vient nous expliquer docement que l'A 320 se vend très bien aujourd'hui dans la même version que celle de Habsheim, il y a huit ans. *Il n'a jamais été modifié.* Bien sûr! Mais alors, pourquoi 97 manuels d'exploitation différents, ainsi qu'un millier de modifications ?

Dans cette affaire, Airbus a encore le beau rôle puisque c'est lui qui a toujours raison. Si les inculpés se défendent, si les experts étalent leur savoir, si les victimes assistent, impuissantes à des débats si loin de leur sort, Airbus caracole sur les marchés du commerce extérieur !

Le quotidien « L'Alsace » imprime le lendemain :

« Alors que dimanche, à Seattle, aux Etats-Unis, Boeing avait offert un show avec paillettes et jeu laser à la gloire de son 737, hier, le prétoire du tribunal correctionnel de Colmar a donné lieu à une vaste démonstration à la gloire des avions d'Airbus Industrie ! »

Je croise Pierre Baud dans le hall du tribunal au cours d'un entracte. Nous bavardons comme chacun le fait entre les audiences, entre gens de bonne compagnie, quitte d'ailleurs à s'écharper par la suite dans le prétoire.

Je lui demande alors :

- *Imaginons un instant que le pilote ait remis les gaz 3 à 4 secondes avant la tour de contrôle, les autres paramètres restant inchangés. Que se passe-t-il ?*

- *Eh bien, ça passe largement. Les différents paramètres n'auraient en aucun cas empêché l'avion de grimper.*

- *C'est donc uniquement une affaire de poussée des moteurs ?*

- *Bien sûr !*

Pour terminer cette journée d'audience, le procureur René Pech va lire en public une lettre privée envoyée en 1988 par Michel Asseline à son ami Pierre Baud !

« J'ai voulu trop bien faire, j'ai tout gâché par excès de confiance en moi-même et en ma compagnie. J'espère pouvoir rapidement montrer à tous tout le bien que je pense d'Airbus Industrie et de l'A 320. »

Michel Asseline, agacé par la lecture de cette lettre « écrite à un ami » répondra :

- *A l'époque, je faisais encore partie de la famille, aujourd'hui, je ne suis plus de la famille !*

11 ième jour : Mardi 10 décembre

Depuis dimanche, Michel Asseline est seul, sans avocat. Maître Agron est sollicité par d'autres affaires et durant quelques jours, ne peut être présent aux audiences.

Certaines personnes interprètent cela comme un lâchage et un isolement du pilote alors qu'il continue de faire front, seul, à la meute qui tente de l'achever !

Face aux affirmations des gens d'Airbus et des experts, il ne peut, aujourd'hui, que mener un combat d'arrière garde.

Lorsque Michel Asseline dénonce l'altimètre qui affiche déjà 60 pieds (20 m) à l'arrêt sur le parking, Airbus répond : Normal !

Lorsque le fonctionnement des moteurs est abordé, le procureur demandera même, un rien sarcastique, si le délai de reprise normale de 5 à 6 secondes ne fait pas partie du B.A. BA de tous les pilotes ! Approbation servile aussitôt assénée par l'expert Auffray, qui réapparaît pour la circonstance.

A la question que je suis autorisé à poser sur les écarts variables de la sonde vocale, Max Venet rétorque :

- *Fonctionnement normal, puisque 8 cm de dénivelé au sol suffisent pour faire varier le temps entre les annonces !*

Bizarre, étrange ! Mais je veux en avoir le cœur net. Aussi, lors d'une interruption d'audience, je vais en discuter avec Yves Benoist, l'expert d'Airbus.

- *Je vous sens sceptique à propos des annonces « thirty » me dit-il.*

- *Oui, mais sont-elles ou non à écartement variable ?*

- *Si la sonde détecte une différence de hauteur, elle se déclenche aussitôt par rapport à l'altitude de référence.*

Il fait alors un mouvement de vagues avec sa main à plat. Je lui réponds :

- Alors, si l'Airbus survole un terrain labouré, donc avec des creux de plus de 8 cm, la sonde va hurler sans arrêt dans les oreilles du pilote: « *Thirty,thirty,thirty !* ».

- *Oui, c'est exactement ça !*

Le prétoire est ensuite occupé par un véritable balai d'experts, de contre-experts et de spécialistes qui partent à la curée. Alternative-ment, ils passent à la barre pour produire leurs vérités. Comme réponse à certaines questions gênantes, c'est tout simplement la dénégation. Mais venant d'un expert, cela devient de suite une démonstration !

Un journaliste ébloui par cette technique écrit le lendemain :

« *Dans la salle, les observateurs d'Airbus et de la DGAC posent leurs stylos, la rédaction de leur rapport quotidien est inutile, le commandant de bord a l'air de se noyer tout seul !* »

Un autre, qui a depuis longtemps renoncé à pénétrer les démonstrations techniques, écrit :

« *Michel Asseline fait penser à un taureau dans une arène. Les picadors plantent une à une les banderilles, elles le blessent. Il fait front crânement, lance des coups de corne qui ne rencontrent que le vide !* »

Yves Benoist et Pierre Baud finissent par admettre tout de même qu'en 1988, « *un certain nombre de problèmes techniques « irritants » se sont posés à l'avion nécessitant un traitement urgent sur instruction de l'autorité de tutelle suite à des pannes imprévues et à la fiabilité de certains équipements. Je dois l'avouer, nous nous sommes rendu compte de certaines erreurs, mais la sécurité n'a jamais été mise en cause !* »

Et aussitôt tombe la comparaison avec le Boeing 747-400, mis en service à la même époque et *qui a connu trois fois plus de problèmes !*

Et Yves Benoist de conclure :

- *Si la perfection existait en ce bas monde !*

Et moi qui croyais qu'aucune modification ni aucun problème n'avait terni le brillant démarrage de l'A 320 ! Peut-être ai-je mal compris certains comptes-rendus d'utilisateurs !

12 ième jour : Jeudi 12 décembre

Les contre-experts apportent ce jour là les réponses au questionnaire de Michel Asseline. En dix jours, les deux hommes ont étudié 77 pages comprenant 55 questions, dont ils vont lire leurs réponses telle une litanie au débit rapide.

Sans vouloir reprendre la totalité de leurs arguments, il ressort que les enregistreurs sont toujours parfaitement authentiques et leur relation avec l'avion KC indiscutable, le témoignage du colonel Schnebelen n'est pas à prendre avec trop de considération.

Sur de nombreuses autres questions, tout a déjà été dit ou bien les questions sont « sans objet » !

Les gendarmes et CFM, le constructeur des moteurs ont bien fait leur travail, mais Marc Neubert ainsi que cet inconnu de Ray Davis se sont trompés. Tout est parfaitement authentique et sans aucune manipulation.

Au delà de certains constats, il n'y a par contre aucune explication concernant l'absence d'alarme GPWS sur les listings, ni sur le réarmement de la sonde après les « bosses » de 8 cm, ni sur les froissures de la bande, ni sur quelques autres « questions de détail » de cette histoire !

Qu'importe ! Pour la justice, les apparences du débat contradictoire sont sauvées et les experts ont démontré une fois de plus leur parfaite sagacité. Tout est donc pour le mieux !

Maître Agron qui est revenu parmi nous, demande à voir la fameuse bande froissée, à présent qu'elle est disponible sur la table où trônent l'ensemble des pièces à conviction.

Le procureur René Pech réagit vertement :

- Je trouve cela absolument absurde, mais enfin, ouvrons la, mais ça ne servira à rien !

On ouvre alors les scellés et Michel Asseline saisit la bobine, examine la bande et annonce :

- La bande que j'ai vu dans le bureau du juge d'instruction en décembre 1990 était froissée près de son extrémité et portait un coup de poinçon. Ce n'est pas le cas de celle-ci !

Maître Agron s'écrie :

- *C'est un scandale ! C'est honteux ! Qui a donc manipulé la bande après le passage au Centre d'Essais en vol ?*

Je demande à mon tour :

- *Quelle est l'identité de celui qui a collé les bandes amorces d'origine ?*

A présent, c'est l'effervescence complète dans la salle. Des conversations à haute voix s'engagent partout, les avocats et le procureur se lèvent et s'approchent des juges. Un groupe se forme autour du président Riss qui disparaît presque sous la ruée des curieux. La bobine passe de main en main avant que le président n'interrompe l'audience en attendant de trouver un moyen de rembobiner la bande. Il faut en effet vérifier si aucun indice n'existe à l'autre extrémité !

Pour les journalistes présents, c'est le coup de théâtre bienvenu après le long monologue des experts. Y aurait-il eu malgré tout falsification, se redemandent la plupart d'entre eux ?

Finalement, ce sont les deux assesseurs qui vont dérouler la bande et la rembobiner complètement. Opération longue dans un climat de tension qui s'accroît à chaque minute. Que va-t-on découvrir de l'autre côté ?

Maniées avec dextérité par les doigts des deux assesseurs, les deux bobines tournent et la bande passe de l'une à l'autre, minute après minute. L'opération arrive lentement à son terme. Plus que quelques tours !

Le groupe de personnes autour du président se penche afin de mieux voir. Le procureur, Michel Asseline et son avocat sont au premier rang.

Arrive enfin l'extrémité de la bande sur laquelle on découvre ...une zone de froissures et...un coup de poinçon !

- *Difficile de contester que ce n'est pas celle que vous avez vu !* annonce le président en regardant Michel Asseline, un sourire aux lèvres.

C'est un pétard mouillé ! s'empresseront d'écrire certains journalistes le lendemain.

Le reste de l'après-midi est consacré aux différentes actions de l'équipage. Michel Asseline va avouer :

- *La protection de vol était l'un des arguments de vente de cet avion. Cette sécurité s'est instillée comme un poison ! J'avais une*

confiance absolue dans les systèmes. L'A 320 nous semblait le meilleur avion du monde. Nous étions de tout cœur les porte-parole d'Airbus Industrie !

Si Pierre Baud reconnaît les excellentes qualités de pilote de Pierre Mazières et Michel Asseline, il dénonce par contre leur complète absence de formation pour présenter l'avion en meeting :

- Chez nous, à Airbus, on aurait mis trois pilotes parfaitement entraînés dans le cockpit. Jamais nous n'aurions emmené de passagers et nous aurions fait la présentation à 300 pieds. De plus, Airbus n'a jamais fait de présentation sur un terrain court car sur un petit terrain, les perspectives sont faussées et on a toujours l'impression d'être plus haut !

13 ième jour : Vendredi 13 décembre

C'est Max Venet qui passe à l'offensive ce jour là, analysant par le détail toutes les opérations effectuées par les pilotes. Il n'est pas tendre avec ses confrères.

Erreurs d'appréciation, tétanisation intellectuelle, manque de rigueur, excès de confiance, fixation mentale, approche précipitée, sont quelques unes des expressions qu'il utilise.

Henri Petit, grand responsable des opérations, va tenter ensuite de faire endosser à l'équipage l'entière responsabilité de l'accident. Signataire de la note qui a autorisé l'avion à voler si bas, il n'en continue pas moins à s'estimer responsable, mais pas coupable !

Chargeant autant que possible les pilotes, il ne manque aucune occasion de se retourner vers eux, son trop célèbre sourire aux lèvres : le sourire qui tue !

Les débats se terminent.

Le président invite à présent les victimes à faire une dernière déclaration avant les plaidoiries prévues la semaine prochaine.

Michel Chamignon, a été blessé dans l'accident. Quelques mois après, il a été licencié et depuis, il cherche vainement un nouveau travail stable. En attendant, il vit avec le RMI, 2000 F par mois.

- *Que dois-je faire ?* demande-t-il au président

- *Je ne peux pas vous conseiller. Il faut nous dire quelle somme vous réclamez !* répond le président

- *Je demande du travail ! C'est tout !*

Michel Chamignon en silence, regagne la place qu'il a conservé tout au long du procès. Tous les jours, fidèlement, il a tenu à être présent !

A mon tour, je suis invité à prendre la parole :

- *Monsieur le président,*

Depuis huit ans, j'essaie de comprendre pourquoi un avion d'Air France s'est écrasé dans la forêt de Habsheim. A l'époque, j'étais convaincu comme beaucoup de Français, que l'A 320 ne pouvait pas s'écraser. Pas plus que le Titanic ne pouvait couler. Airbus nous disait : « Même ma concierge pourrait le piloter ! »

D'ailleurs, les commandes de vol et l'informatique de l'A 320 ont, paraît-il, sauvé les passagers lors de l'accident. Mais j'ai également compris que ce sont les mêmes lois informatiques qui ont donné l'ordre à l'avion de piquer dans les arbres !

Tous les témoins ont reconnus les qualités professionnelles de Michel Asseline. Pour moi, il n'est pas imaginable qu'un commandant de bord chevronné ait pu commettre une telle succession de fautes qui sont du domaine du B.A. BA du pilote sans s'être fait piéger, à moins, bien sûr, de le considérer comme suicidaire !

Monsieur Pierre Baud, pour l'expérience de qui j'ai beaucoup d'estime, nous a présenté, lors de son intermède publicitaire, le Boeing 747-400 comme plus dangereux que l'A 320. Monsieur l'expert Venet, ancien pilote de cet avion, l'aurait donc échappé belle !

Mais si les deux avions ont été mis en service la même année, le Boeing 747-400 n'a fait aucune victime à ce jour !

Monsieur Baud devrait s'imposer une certaine décence !

Le défilé des experts, contre-experts, experts associés, techniciens ainsi que des témoins-experts a été très impressionnant. Leurs explications scientifiques de haut niveau souvent convaincantes. Pourtant, pour moi, des points importants restent dans l'ombre.(...)

Est-ce bien convenable pour une expertise prétendue « rigoureusement scientifique » ?

Pour terminer, monsieur le président, si je salue la somme de travail des contre-experts, ainsi que leurs analyses minutieuses et éblouissantes sur bien des points, leurs explications restent toujours vagues sur des questions précises !

Merci monsieur le président !

Jean Marie Schreiber, prend la parole à son tour en tant que président de l'association. Ses mots sont durs pour stigmatiser Air France et les doutes qu'il possède toujours à propos des enregistreurs :

- Nous conservons une suspicion à l'égard des boites, compte tenu de la divagation de la Justice au début de l'enquête !

Le procès touche à sa fin, les débats sont terminés et la dernière semaine sera consacrée aux plaidoiries. Malgré un programme très chargé, le président Riss a tenu son pari de clore les débats en trois semaines. Chacun a pu s'exprimer et lui en sait gré.

19

Le réquisitoire

Lorsque le samedi 14 décembre 1996, le premier siège régional commun à Air France et Air Inter Europe est inauguré à Strasbourg, 350 cadres dirigeants des deux compagnies se déplacent dans la capitale alsacienne sous la houlette de Christian Blanc, leur PDG.

- Notre groupe a vécu une véritable révolution en considérant les passagers, non plus comme des usagers, mais comme des clients pour lesquels il faut se battre tous les jours pour les conserver ! souligne le patron du nouveau groupe.

Ce n'est que le lendemain que nous apprenons par la presse que Christian Blanc a profité de son séjour dans la région pour se rendre, avec quelques collaborateurs au Mont Ste Odile... ET... à Habsheim afin de se recueillir sur les lieux des deux catastrophes aériennes !

Surprise et étonnement de notre part devant la discrétion de cette visite. Mais si les dirigeants d'Air Inter s'étaient rendus plusieurs fois au Mont Sainte Odile ces dernières années, jamais encore depuis 10 ans, aucun de ceux d'Air France n'était venu à Habsheim !

Même incognito, merci monsieur Blanc !

* * *

En ce lundi 16 décembre, c'est au tour des avocats des parties civiles de prendre la parole. Maître Moser, pour l'association des victimes débute la série :

- La vie d'un être humain peut être totalement bouleversée par un événement imprévisible et traumatisant, quelque chose qui vous écrase, qui vous terrasse, qui vous meurtrit et qui s'appelle le malheur . C'est ce qui est arrivé le 26 juin 1988 à plus d'une centaine de personnes. Depuis ce drame, la vie des victimes a été nécessairement transformée de façon profonde et durable !

Notre défenseur épouse bien sûr nos thèses, mais concernant la falsification des enregistreurs, il a comme une réticence : il n'y croit pas !

Rien à faire d'ailleurs pour le convaincre ! Pour lui, si les circonstances atténuantes pour les pilotes sont nombreuses, l'avion n'est pour rien dans l'accident !

- Je ne puis adhérer à la thèse de Michel Asseline trahi par l'avion ! dira-t-il.

Et Thierry Moser s'en prend particulièrement aux *dignitaires d'Air France, adeptes de la contrition minima, maîtres d'œuvre d'une politique calamiteuse, artisans de la catastrophe. Je n'ai pas été convaincu par vos vaticinations !*

En sus de la juste indemnisation de son préjudice, la victime a surtout droit au respect et à la considération de ceux à qui la Justice réclame des comptes !

Maître Moser regrettera aussi certaines absences sur le banc des responsables, comme la DGAC ou le consortium Airbus Industrie. Si la présence du président de l'aéro-club parmi les accusés lui paraît incongrue, certains autres cadres d'Air France que nous avons entendu durant les débats, devraient par contre le remplacer :

- Il est atterrant que certains hauts dignitaires se croient couverts par leur hiérarchie !

Les règles de l'Air ont été méconnues de façon extraordinairement extravagante.

Les cadres d'Air France n'ont pas été les naufrageurs de la sécurité aérienne. Affirmer cela serait excessif ! Mais ils ont été les maîtres d'œuvre d'une politique calamiteuse au regard de la sécurité des passagers. Ils ont été les artisans d'une catastrophe que leur mission commandait précisément d'éviter !

Pour les deux pilotes, je ne demande pas l'absolution, mais un jugement modéré et le dosage de sanctions éventuelles.

Je pense que Michel Asseline porte une part de responsabilité, mais il ne doit pas être le bouc émissaire de ce dossier !

Lui succède alors Maître Rambeauville, l'avocat de l'hôtesse Muriel Dager.

Muriel Dager n'a jamais pris contact avec les victimes, elle s'est enfermée dans ses propres problèmes et aujourd'hui elle proclame n'être en aucun cas solidaire de l'association de ses ex-passagers ! Elle éprouve de plus une évidente hostilité vis à vis des pilotes et rien ne compte plus pour elle que de les voir sévèrement punis. Ils sont la cause unique et absolue de toutes ses épreuves.

Son avocat, bien sûr, va plaider dans ce sens.

Maître Rambeauville explique alors que sa cliente ne croit pas à la responsabilité des cadres d'Air France, qu'elle a subi un grand nombre de préjudices et qu'elle réclame une condamnation des deux pilotes.

- Le seul responsable, c'est vous, Michel Asseline. Vous êtes un mauvais pilote, un mauvais perdant, un mauvais citoyen, un mauvais camarade et un mauvais génie parce que vous avez pollué la défense des familles. Vous êtes dramatiquement coupable, j'espère que vous serez lourdement sanctionné !

Et l'on retombe dans le travers délirant d'une cause unique pour l'accident, comme si toute l'instruction n'avait pas démontré que rien n'a jamais aussi simple et que tous les drames ont toujours des origines multiples.

L'avocat va ensuite nous psychanalyser, nous, les victimes. Sans nous connaître, sans nous avoir jamais rencontré, sans même nous avoir parlé ou salué une seule fois au cours de ses brèves apparitions durant les quatre semaines d'audience, sans mesurer les problèmes que nous avons pu rencontrer, cet homme va penser à notre place

et savoir mieux que nous tous ce que nous avons ressenti et ce que nous avons sur le cœur !

Cet homme, sûrement, ne peut être qu'un psychologue de génie.

- Le pilote a pollué la défense. Il a fait de sa cause, celle des victimes. Il a pris en otage les rescapés du crash de Habsheim. Résultat : Ils sont atteints par le « syndrome de Stockholm » !

Après le « **syndrome du Titanic** », le « **syndrome de Habsheim** », voici venu le « **syndrome de Stockholm** ». Un véritable catalogue!

Pour mémoire, rappelons que le syndrome de Stockholm a été identifié le 23 août 1973 lors d'une prise d'otages par des terroristes, à Stockholm justement. Après leur libération, les malheureuses victimes avaient exprimé leur gratitude à leurs geôliers pour leur avoir laissé la vie sauve.

Inutile de souligner le pernicieux parallèle avec Habsheim ! C'est d'un ridicule achevé, risible, mais tellement médiatique pour un petit avocat !

Plus le mensonge est gros, mieux il passe !

Les plaidoiries se poursuivent avec Maître Rappaport du SNPL.

- Si des ombres demeurent, ainsi que le pensent les victimes, elles ne sont pas les seules ! Mais après les travaux des experts, qui sont d'anciens syndicalistes, toutes les questions légitimes ont reçu des réponses !

De toute façon, lors des accidents d'avions, on ne trouve personne qui dise : Oui, je suis responsable !

Pour les passagers, par contre, il n'y a jamais de parachute ! Les dirigeants d'Air France ont fait preuve d'une imprudence fantastique et extravagante.

Messieurs d'Air France, vous avez commis des erreurs gravissimes. Votre attitude est une dérive de la conscience publique, préoccupante pour une société.

Monsieur Henri Petit, vous avez masqué la vérité pendant toute l'instruction pour faire croire que les vols à 100 pieds avec passagers étaient autorisés !

Le contrôle de la DGAC, autorité de tutelle aurait pu éviter cet accident, bien sûr, si elle n'avait pas fait preuve d'une complaisance inacceptable à l'égard de la compagnie nationale.

Il est anormal que la DGAC ne figure pas au banc des prévenus !

Mais Airbus aussi a une part de responsabilités par une politique de communication qui a entretenu un excès de confiance dans le nouvel avion.

Car l'A 320, c'est comme une diligence, pour maintenir le cap, il faut deux ceintures et trois bretelles !

L'autre avocat des syndicats de personnels navigants, Maître Devaux prend la parole à son tour :

- Monsieur Petit, vous êtes l'inventeur de cette idée folle avec les commerciaux d'Air France : financer des vols promotionnels et de démonstration avec des passagers payants ! Votre intelligence n'est qu'un sophisme. La catastrophe de Habsheim est le résultat d'un système commercial.

Chez Airbus, il y a comme une forme d'intégrisme, une position dogmatique de supériorité. Celui qui en a été le promoteur s'est fait piéger.

Air France a confié à des conducteurs de bus un rallye avec des passagers à bord !

Maître Devaux s'en prend ensuite à l'équipage :

- Michel Asseline, vous devez dire aux victimes les erreurs que vous avez commises ! Ce n'est pas la fatalité qui a fait tomber cet avion. Une petite fille de six ans a notamment trouvé la mort. Dites la part de vérité qui est en vous, je vous le demande comme un secours !

Pour la compagnie Air France, Maître Garnault va nous asséner un très long cours sur l'historique du droit international pour rejeter ensuite toute responsabilité :

- La Compagnie ne se sent pas fondamentalement responsable. Les causes appartiennent à bien d'autres !

Tout le monde attend ensuite le réquisitoire du procureur pour le mardi 17 décembre. La salle d'audience a retrouvé son public du premier jour pour écouter René Pech parler durant plus de quatre heu-

res et se livrer à un examen méthodique du dossier, entraînant souvent son auditoire dans les méandres de la technique aéronautique.

C'est d'abord au tour de Michel Asseline :

- C'est un casse-cou inconscient qui veut prouver par orgueil qu'il peut faire aussi bien qu'un pilote d'essais ! Il a voulu se faire plaisir avec un beau jouet dans les mains, en oubliant les passagers ! Trois personnes sont mortes par sa bêtise !

Concernant le niveau de la sanction, René Pech poursuit :

-Elle s'apprécie aussi en fonction de la possibilité d'amendement du prévenu qui n'existe pas ici ! Michel Asseline a engagé d'innombrables manoeuvres de diversions, pas moins de 62 mémoires au cours de l'instruction. La polémique sur les enregistreurs a retardé de cinq ans la condamnation. Il a même écrit un livre pour s'expliquer, mais parfois, il ne faut pas trop parler, ni trop écrire !

Depuis des années, il profère des mensonges. Il a osé mettre en cause des fonctionnaires intègres, mais nous avons aujourd'hui la preuve scientifique absolue que les enregistreurs n'ont pas été falsifiés. C'est une certitude, non pas à 100%, mais à 1000%. Les affirmations de monsieur Neubert sont de pures élucubrations !

Le procureur détaille ensuite les différentes phases du vol :

- En fait, il a été trompé par l'objet de son amour. C'est un dépit amoureux qui lui a fait remettre en cause l'avion !

Par contre, il n'y a pas de reproches pour avoir choisi de voler à 100 pieds, ça incombe à Air France, mais c'était une stupidité complète et une dangerosité que de voler aux grands angles, à Alpha Max et il est inexact et trop commode d'invoquer Airbus. En réalité, Michel Asseline est incompetent, il ne connaissait pas l'avion ! A l'entrée du terrain, lorsqu'il regarde les spectateurs du meeting, sans réactions de sa part, pourquoi ne pas leur dire bonjour avec la main ?

Il y a 13 fautes principales. L'avion volait trop lent, trop bas à un régime trop faible, et il n'y a jamais eu de remise des gaz avant la tour !

Concernant les passagers ensuite, le procureur ne va pas non plus mâcher ses mots :

Michel Asseline a pris des risques insensés. Lors du décollage, les passagers ont été bousculés les uns sur les autres, ils criaient !

Parmi les victimes décédées, il a eu deux enfants, morts par la bêtise du commandant Asseline !

C'est une défense lâche de sa part de se défausser sur l'ouverture de l'issue de secours par l'hôtesse, Michel Asseline se moque du tribunal !

Il a ensuite fait main basse sur l'association des victimes, devenant honteusement membre agissant, pour mieux les manipuler. Il a dupé l'association en l'entraînant dans un véritable « syndrome de Stockholm » !

Michel Asseline est l'auteur principal de l'accident, mais il essaie d'échapper à ses responsabilités, aussi je demande une peine d'emprisonnement de longue durée avec sursis dont une partie ferme !

Deux heures et dix minutes se sont écoulées depuis que le procureur a pris la parole. Michel Asseline a encaissé tous les reproches en silence, sans bouger. Avec mes amis les passagers, nous sommes consternés d'entendre encore aborder ce « syndrôme de Stockholm », une métaphore qui nous accuse en fait de naïveté et qui fait la part belle à tous ceux qui nous ont ignoré durant 10 ans !

En écoutant tous les excès du réquisitoire du procureur, je suis convaincu que cet homme n'a pas écouté attentivement les débats du procès, ou bien qu'il avait une oreille très sélective. Bien des arguments qu'il a soulevés datent de plusieurs années et ont été balayés depuis. Il avait décidé d'obtenir la tête d'un bouc émissaire avant même l'ouverture du procès et il l'obtiendra. Lorsqu'un jour jaillira la vérité sur cette affaire d'état, comment va-t-il pouvoir réagir face à ses contradictions ?

René Pech va ensuite s'en prendre à Pierre Mazières, durant...trois minutes. Il est vrai que le copilote a fait amende honorable et qu'il ne met pas en doute la probité des fonctionnaires, ni la légendaire sécurité des avions Airbus !

Alors que Michel Asseline a été privé de licence durant huit ans, Pierre Mazières n'a eu que deux mois de suspension, il n'a jamais été licencié d'Air France et il a été qualifié récemment commandant de bord sur Boeing 747.

Le procureur demande pour lui une peine d'emprisonnement avec un sursis non amnistiable.

Vient le tour d'Henri Petit qui va se voir reprocher *des contre-vérités monstrueuses à l'audience.*

Henri Petit nous a sciemment induit en erreur, ce qui est proprement scandaleux !

Air France s'est arrogé le droit de faire des présentations en vol sans s'occuper de savoir si c'était licite. Rien n'était noté dans le manuel d'exploitation afin d'éviter d'en informer la DGAC.

Henri Petit a une responsabilité majeure dans les causes de l'accident et il est l'auteur d'une imprudence délibérée, comparable à celle de Michel Asseline. C'est comme s'il avait poussé lui-même

l'avion dans les arbres. Son refus d'admettre une responsabilité quelconque s'est accompagné de manoeuvres délibérées pour induire la justice en erreur en utilisant le ton du prof condescendant à l'égard de l'élève borné. Je demande une très longue peine d'emprisonnement avec sursis, éventuellement plus !

Jacques Gauthier s'en sort mieux, puisque le procureur lui reconnaît un rôle secondaire de conseil vis à vis d'Henri Petit, malgré le fait que ses avis étaient imparfaits. Une peine d'emprisonnement avec sursis est réclamée contre lui !

François Furstenberger enfin, pour lequel le procureur dira *qu'il peut apparaître comme un lampiste, mais il est presque certain qu'il savait que l'avion allait passer à basse altitude. Dans le programme du meeting, il était écrit en effet : « les pilotes d'Air France nous promettent une belle démonstration »*. René Pech demande une peine d'emprisonnement avec sursis amnistiable pour le président de l'aéro-club.

20

Les plaidoiries

Comme il reste un peu de temps avant la fin de l'après- midi, l'avocat de Pierre Mazières, Maître Jean François Lion, sobrement, commence sa plaidoirie en soulignant tout d'abord la totale confiance qu'avait son client en Michel Asseline.

- Il avait un rôle d'exécutant, totalement secondaire. Il s'est trouvé pris dans une galère où il n'avait rien à faire. A un moment quelconque, si Pierre Mazières avait eu la moindre notion de danger, il aurait réagi. Mais, comment, occupé à regarder à l'extérieur, aurait-il pu se rendre compte que les gaz n'ont pas été remis à temps ?

Je vous demande de faire une application particulièrement bienveillante de la loi !

Comme d'habitude, le mercredi, c'est jour de relâche !

Jeudi, l'avant dernier jour du procès, voit encore l'intervention de quatre avocats, un pour le président de l'aéro-club, et les trois autres pour Air France et ses deux cadres.

Maître Mohamed Mendi, pour François Furstenberger, dénonce *un monde corporatiste qui a caché des non-dits, où querelles syndicales et règlements de compte à l'égard d'Air France confèrent au procès un caractère peu banal !*

Mais la procédure d'organisation du meeting était légale. Il y avait une impossibilité juridique à inclure le vol de l'A 320 dans la

manifestation. Il s'agissait d'un vol touristique dont la maîtrise a toujours été conservée par Air France. Monsieur Furstenberger n'avait aucun pouvoir pour intervenir !

Je demande la relaxe pour mon client !

Quand aux plaidoiries des avocats de Jacques Gauthier et Henri Petit, on pourrait les résumer par une seule petite phrase :

C'est pas moi, c'est l'autre !

Maître Jean-Pierre Guyonnet, Yves Baudelot et Fernand Garnault vont se succéder pour soutenir et tenter de démontrer durant quatre heures qu'aucun des deux cadres d'Air France ne peut être sanctionné. En fait,

la note d'Air France n'était ni imprudente, ni illégale, elle se situait dans le cadre de la réglementation, précise l'un.

La note d'Air France n'a aucun lien de causalité avec l'accident ! Aucun des griefs fait à Henri Petit ne résiste à l'examen, aussi je vous demande, avec beaucoup d'insistance et de conviction de prononcer sa relaxe ! ajoute un autre.

Henri Petit est un obsédé de la sécurité, et Jacques Gauthier a évité de nombreux accidents en quinze ans de métier ! se défend le premier avant de passer à l'attaque :

Quand aux syndicats professionnels représentés ici, ils ne manquent pas d'air de se constituer partie civile. Ils ont tous siégé à la commission d'analyse des vols ! Normalement, il aurait fallu mettre dans le prétoire des chaises supplémentaires pour tous les membres de cette commission, soit 35 personnes !

C'est Jacques Gauthier qui a fait beaucoup pour la sécurité des vols, je vous demande de faire preuve de justice, de le relaxer et de le rétablir dans son honneur !

De la part de l'avocat d'Air France, Maître Garnault, nous avons alors droit à une éclatante rétrospective concernant les indemnisations des victimes.

Ce n'est pas pour influencer le tribunal que les plus hauts responsables d'Air France sont allés se recueillir à Habsheim et au Mont Ste Odile, ni même pour que les victimes se trouvent réconfortées. Simplement, la compagnie veut se souvenir et marquer son émotion vis à vis des passagers. Air France s'est d'ailleurs préoccupée des victimes aussitôt après l'accident en offrant des voyages ainsi que 10 billets gratuits à chacune d'elles. C'est la méthode la plus adaptée qu'Air France a pu trouver.

La convention de Varsovie ne s'applique plus en France depuis l'accident du Mont Ste Odile et donc l'indemnisation des victimes s'améliore.

Mais je suis sûr que le « syndrome de Stockholm » est une forme d'exorcisme pour le pardon vis à vis de celui qui a causé l'accident !

Enfin, arrive le dernier jour du procès avec la plaidoirie de Maître Jean-Michel Agron.

L'avocat, durant près de trois heures va expliquer la chronologie de 8 années d'enquête, rappelant le contexte de l'époque, *le marché considérable de l'A 320 et le pilotage à deux, un véritable « casus belli » pour les pilotes.*

Il fallait que le pilote soit coupable deux mois après !

Je ne suis pas un ennemi d'Airbus, mais depuis huit ans, on nous enfonce la tête sous l'eau. On nous dit que c'est à 100 % la faute du pilote !

Michel Asseline a déjà subi une peine de huit ans de suspension de sa licence de pilote de ligne et une suppression à vie de sa qualification d'instructeur. Sa vie a été suffisamment bouleversée !

Jean-Michel Agron va reprendre point par point les arguments développés par le procureur afin de les contrer. Le travail des experts, les anomalies de l'enquête et les nombreuses possibilités de truquage sont passés au crible.

Je ne veux pas répéter tous ces arguments, vous les connaissez maintenant parfaitement après la lecture de ce livre.

Et Maître Agron de conclure :

- On sait reconstituer une symphonie sans qu'il y ait le moindre musicien dans la salle, alors on sait aussi reconstituer un CVR et un DFDR !

Cette affaire est une affaire d'Etat !

Que le commandant Asseline ne devienne pas un nouveau capitaine Dreyfus !

Une dernière fois, le président donne la parole à chacun des mis en examen. Henri Petit, Jacques Gauthier, François Furstenberger n'ont rien souhaité ajouter.

Pierre Mazières précise simplement :

- *Si dans le maigre dossier déposé sur mon bureau en vue du passage à Habsheim, il n'y avait pas eu la référence à un texte d'Air France autorisant les vols de présentation à 100 pieds, je n'aurais pas fais le vol, et nous ne serions pas ici !*

Michel Asseline prend la parole à son tour :

- *Après un tel drame, un commandant de bord est marqué pour la vie, quelque soit le degré de responsabilité pénale, il se sent responsable moralement !*

C'est cette responsabilité morale qui m'a conduit à rechercher les causes réelles de cet accident. Cette recherche rejoignait les préoccupations fondamentales de l'association des victimes !

(...) J'ai accepté à tort de voler à 100 pieds. (...) Il n'y aurait pas eu d'accident si j'avais visé 170 pieds !

Mais je persiste à dire que j'ai remis les gaz 9 secondes avant les arbres, soit plus de 500 mètres.

La cause déterminante de ce crash a été que la poussée des moteurs a été anormalement longue à s'établir et la loi de « dérotation » nous a empêché de reprendre de la hauteur ensuite.

Je récuse donc toute responsabilité dans une remise tardive de la poussée qui n'est pas de mon fait, mais d'une anomalie de la transmission de mes ordres aux moteurs !

Les raisons qui m'amènent à cette conclusion sont aussi scientifiques et aussi étayées que celles de la version officielle qui m'accuse, mais les miennes n'ont pas l'autorité de la Raison d'Etat !

Pour conclure, Monsieur le président, je tiens à vous remercier de m'avoir permis de m'exprimer publiquement et sans crainte, ce qui ne s'était encore jamais produit !

Le président ramasse ses dossiers, se lève, imité de ses assesseurs et annonce :

- *Compte tenu de la longueur de l'instruction, de la longueur des débats et de la volonté du tribunal de répondre à toutes les questions soulevées, le jugement est mis en délibéré au 14 mars 1997 à 8h30.*

Le procès est terminé ! Il est 16 h 30 ce 20 décembre 1997 et les débats auront duré exactement 87 heures et 30 minutes, comme le notera un journaliste avide de précisions!

21

Le procès en appel

Le 14 mars 1997, à huit heures trente précise, le jugement est prononcé ! Devant une salle comble, le président Riss lit solennellement :

... Par ces motifs, déclare Furstenberger François, Petit Henri, Gauthier Jacques, Asseline Michel et Mazières Pierre coupables des faits qui leur sont reprochés.

- Condamne Furstenberger François à la peine de trois mois d'emprisonnement (...) dit qu'il sera sursis à l'exécution !

- Condamne Gauthier Jacques à la peine de six mois d'emprisonnement (...) dit qu'il sera sursis à l'exécution.

- Condamne Mazières Pierre à la peine de douze mois d'emprisonnement (...) dit qu'il sera sursis à l'exécution.

- Condamne Petit Henri à la peine de dix-huit mois d'emprisonnement (...) dit qu'il sera sursis à l'exécution.

- Condamne Asseline Michel à la peine dix-huit mois d'emprisonnement (...) dit qu'il sera sursis à l'exécution pour une part que le tribunal fixe à douze mois.

Par ailleurs, concernant l'action civile, les cinq condamnés doivent payer 50 000 F au SNPL, 50 000 F également à quatre autres syndicats de navigants et 10 000 F à un dernier syndicat de navigant.

L'association des victimes reçoit 10 000 F et les autres parties civiles individuelles de passagers, rien !

94 pages d'explications pour étayer une décision qui déclare le pilote principal responsable de l'accident. Il lui est reproché d'avoir « inventé » la thèse de la falsification, et même d'avoir écrit un livre pour la développer. Toutes les pièces à conviction sont bien sûr authentiques, les expertises ont démontrées « scientifiquement » qu'il ne pouvait en être autrement et l'ensemble des doutes a été levé. Air France est épinglé aussi, mais plutôt à travers l'attitude et la persona-

lité de deux hommes que d'un quelconque système. Les grandes administrations, services de l'Etat et industriels sont totalement hors de cause, bien sûr.

Très rapidement, Henri Petit, Jacques Gauthier et Michel Asseline vont faire Appel de cette décision. Le Parquet les suivra dans cette voie.

Nous apprenons au cours du printemps que le procès en appel se déroulera à Colmar durant deux semaines, à partir du 19 janvier 1998.

* * *

Le 28 juin, à deux jours près de la date anniversaire cette année, et fidèle à son habitude, l'association des victimes se réunit sur les lieux du crash. Parmi la vingtaine de passagers, Michel Asseline, fidèle lui aussi à ce rendez-vous. Jean-Marie Schreiber est parti à Paris, assister à l'assemblée générale de la Fédération des associations de victimes d'accidents collectifs.

Les cicatrices ont à présent presque disparu sur les lieux du crash et la forêt a repris ses droits. C'est pour moi l'occasion de dire quelques mots :

- Nous constatons toujours et encore que les Autorités officielles s'abstiennent systématiquement d'assister aux commémorations de notre crash, sommes-nous donc des pestiférés ?

Mais il reste toujours une poignée de fidèles, d'irréductibles passagers à vouloir contre vents et marées rechercher cette vérité sur notre accident, cette vérité qu'on nous refuse au nom de la raison d'Etat !

Je pense être le porte parole de l'ensemble des passagers en disant à Michel Asseline, parmi nous comme chaque année : Tiens le coup, Michel, on reste à tes côtés jusqu'au bout !

Quelques jours auparavant, fin mai, au cours de notre assemblée générale, nous avons adopté une motion du président Schreiber. Trois pages qui peuvent se résumer ainsi :

Le comité de défense des victimes du crash de Habsheim estime avoir été le grand oublié de ce procès, comme l'ensemble des passagers d'ailleurs. Cela ne fait que suivre la voie tracée par le juge Guichard dans son instruction qui ignorait royalement l'existence de notre association.(...) Dans cette affaire, il y avait d'un côté une puis-

sance industrielle bénéficiant du soutien de l'état et de l'autre, un bouc émissaire tout trouvé, un pilote qui a eu la mauvaise idée, comme les passagers, de sortir vivant d'un crash et de vouloir en connaître les vraies raisons.(...) Il faut que l'on sache que le comité de défense des victimes ira jusqu'au bout et que nous ne cesserons le combat que lorsque l'on aura enfin fait éclater toute la vérité sur une affaire qui ne grandit ni la Justice, ni la France !

Les passagers insistent aussi pour qu'une stèle soit érigée au bord de la trouée du crash. Il n'est pas question de mendier une aumône à qui que ce soit, c'est nous qui paieront. Seul problème : l'autorisation, déjà refusée une fois lors du second anniversaire.

* * *

Le 30 septembre 1997, le juge Germain Sengelin prend sa retraite. Dans son village d'Oberdorf, au sud de Mulhouse, à l'écart des grandes nationales, tous les habitants se sont mobilisés pour faire la fête à « leur » juge. Plusieurs centaines de personnes venus de France, d'Allemagne et de Suisse envahissent les prés de son petit domaine. De nombreuses tentes ont été dressées et aménagées en buffet et en bar pour accueillir les invités du juge : magistrats, policiers, gendarmes, hommes politiques de tous bords, journalistes ou amis tout simplement. Il ne manque que ses ennemis intimes !

Dans cette grande région transfrontalière, personne ne veut manquer un tel rendez-vous et jamais auparavant le petit village n'a connu pareille fête ni vu autant de beau monde ! Dans les pâturages voisins, des parkings ont été aménagés et gardés par ...les gendarmes.

Germain Sengelin annonce alors que même s'il quitte ses fonctions de juge, il reste dans le milieu judiciaire car il projette de créer un cabinet de consultant.

Ses longues années passées à traiter de très nombreuses affaires, ainsi que ses connaissances dans tous les milieux risquent fort d'en faire un consultant redoutable !

Quelques jours plus tard, il prend contact avec Michel Asseline pour lui proposer ses services, lequel accepte immédiatement !

* * *

La fin de l'année 97 approche, et avec elle la date du procès. Accompagné de Jean Marie Schreiber, je rencontre Maître Moser qui reste bien sûr toujours volontiers notre avocat. Il nous précise, en homme de métier, que la procédure en appel entérine, voire aggrave souvent les peines prononcées en première instance à moins de présenter des éléments nouveaux particulièrement flagrants et pertinents. Bien évidemment Thierry Moser est tout près à rebondir et à foncer s'il en apparaît un, mais lequel ?

Michel Asseline, que j'ai rencontré au cours d'un voyage professionnel à Paris, m'a laissé entendre qu'il possède de nouvelles photos des boîtes noires, très intéressantes semble-t-il, mais que des vérifications s'imposent encore. Pas de conclusions hâtives, donc. Vis à vis de mes interlocuteurs, je préfère me taire plutôt que de leur donner de faux espoirs.

J'apprends aussi que Christian Roger s'est chargé d'analyser, de décortiquer puis de résumer l'ensemble des rapports des experts et contre-experts afin de réaliser sa propre contre-enquête. Un travail minutieux, laborieux et complexe, mais qui commence à porter ses fruits puisque l'ancien président du SNPL d'Air France relève plusieurs dizaines d'incohérences et de contradictions. Avant le procès, il se propose d'en écrire un résumé, le moins technique possible, à l'intention de la Cour d'Appel.

Plus son travail progresse, plus Christian Roger s'étonne que le travail et les conclusions des experts aient pu passer pour « scientifique », et « impressionner » à ce point le tribunal, tant il relève d'omissions, de conclusions orientées et d'erreurs techniques.

Convaincra-t-il la cour ? Sera-t-il autorisé à développer son argumentaire ? Ou tout simplement sera-t-il cru ?

* * *

La veille de l'ouverture du procès, Michel Asseline et son avocat arrivent en Alsace. Ils me font découvrir des photos qu'ils ont fait agrandir. Il s'agit d'une vue aérienne de l'épave encore légèrement fumante avec de nombreuses personnes, gendarmes et pompiers, tout autour. A droite, sur le bord du cliché, on voit un homme en marche, portant deux boîtes orange. Un agrandissement montre alors qu'il s'agit bien des CVR et DFDR transportés par monsieur Gérard, le délégué régional de la DGAC. Le grossissement de l'image, malgré le grain de la pellicule, permet de distinguer les bandes blanches, en particulier sur la boîte la plus grande, le DFDR ! Deux bandes parallèles et perpendiculaires aux arêtes en bas et une autre vers le haut, donc trois en tout !

Par contre, sur les photos de presse montrant les boîtes du tribunal, on voit uniquement deux bandes blanches en diagonale sur le DFDR.

Serait ce là, la preuve de l'existence de deux boîtes différentes ?

Michel Asseline me dit alors avoir envoyé des tirages de ces photos avec ses commentaires au président de la cour d'Appel et à l'avocat général. Y était joint les 170 pages du rapport de contre-expertise de Christian Roger, en la circonstance intitulé « expert consultant de la défense ».

Jean-Michel Agron, au cours de ses loisirs, est aussi pilote d'hélicoptère. Il y a quelques mois, par hasard, il a rencontré l'homme qui pilotait l'« Alouette II » au dessus de la zone de l'accident le 26 juin 1988.

- On a tourné un bon moment car j'avais des photographes à bord. Ils ont pris des centaines de photos !

Pour l'avocat, c'est le déclic !

Il suggère à Michel Asseline de faire le tour des agences de presse afin de retrouver l'une ou l'autre photo exploitable. Après avoir frappé à de nombreuses portes et visionnés des dizaines de « diapos », à la limite du découragement, le pilote tombe enfin sur le document tant convoité ! Cette découverte incroyable le rend d'abord sceptique. Mais après authentification, il se rend à l'évidence : un appareil photo, espion imprévu, a immortalisé le délégué régional de la DGAC marchant avec les enregistreurs à la main, en situation, quelques minutes à peine après l'extraction des boîtes de l'épave.

- *Il faudrait que le tribunal demande l'expertise de ces photos avant toute autre chose, dis-je* à Michel Asseline et Jean Michel Agron.

- *Oui, avant même de commencer à débattre sur le reste du dossier, me répond l'avocat.*

- *Si le tribunal arrive aux mêmes conclusions que nous, et il n'y a aucune raison du contraire, tous les débats avec les experts deviennent inutiles !* réplique le pilote, avant d'ajouter :

- *Avec ces photos, tout devient évident. Les boîtes du tribunal sont bien des leurres que l'on a donné à la justice lors des réquisitions du juge Sengelin. De plus, les boîtes dans le coffre de la voiture du préfet le soir du crash ont les mêmes bandes que celles du tribunal. On a donc bien fait un échange dans l'après midi de l'accident avec les vraies, celles portées par Claude Gérard avec les bandes parallèles.*

A quoi je réponds :

- *Est-ce que le tribunal va vouloir faire expertiser ces photos ? Voilà bien la question, car ça va chambouler tout le programme prévu des audiences et des témoins. Enfin, une vraie révolution, quoi !*

- *Si ce n'est pas le cas, je ne veux pas non plus me laisser enfermer dans un débat avec les experts. De ce côté là, les jeux sont faits d'avance ! Ils vont reprendre leurs démonstrations pseudo scientifiques et je serai obligé de rester sur la défensive.*

Christian Roger intervient alors :

- *Si je peux m'exprimer comme expert grâce au rapport que j'ai écrits, je peux les confondre et prouver à la cour que tout leur travail est faux et orienté!*

- *Mais je crains, mon cher Christian, que tu ne sois qu'un pauvre témoin, comme Marc Neubert en première instance. Les experts, c'est uniquement pour l'accusation !*

- *Enfin, on verra bien, mais la présidente de la cour ne peut pas complètement ignorer l'existence de ces photos, tout de même !* conclut Michel Asseline.

* * *

Lundi 19 janvier 1998, dès 9 h, débute le procès en Appel. Contrairement au premier, il y a un peu plus d'un an, les journalistes sont moins nombreux et le public aussi. Les passagers rescapés, une

vingtaine environ, viennent toujours quémander la vérité sur leur accident. !

Pierre Mazières, qui n'est pas concerné par ce procès en appel, est venu en curieux de même que le juge Guichard, la pipe aux lèvres. Il converse avec ses journalistes préférés.

Nous pénétrons dans la même salle d'audience que l'an passé, avec les mêmes téléviseurs disposés un peu partout. On se croirait presque revenu 12 mois en arrière si ce n'est à présent la petite habitude que nous avons acquise pour l'ambiance et l'atmosphère des tribunaux.

La présidente, madame Claudine Krieger-Bour, commence par interroger les prévenus, s'intéressant de près à leur vie personnelle et à leur carrière. Elle pose des questions judicieuses. A l'évidence, elle connaît le dossier !

La présidente va ensuite longuement, durant plus de deux heures, rappeler les faits. Rien n'y manque, depuis la durée du vol d'exactly 4 minutes et 39 secondes jusqu'à l'exposé détaillé des différentes théories des uns et des autres. Madame Krieger-Bour confirme encore sa parfaite connaissance d'un dossier pourtant compliqué et technique au possible.

L'après midi, Maître Agron prend la parole :

- L'honneur d'un homme, d'un pilote, a été jeté en pâture au public. Dans le jugement de première instance, le mot « inventé » est de trop. C'est lui qui a déclenché ce combat et cette recherche d'aujourd'hui !

Jean Michel Agron ajoute qu'il attend encore vainement, malgré une demande réitérée, une copie certifiée conforme de la bande du CVR qu'il désire toujours transmettre à un expert de la défense.

Il demande aussi à la cour d'entendre Christian Roger comme expert sur la base de son rapport déjà remis au tribunal.

Maître Agron projette alors la série de photos sur tous les écrans disséminés dans la salle. Les vues générales d'abord, puis les agrandissements qu'il commente de sa voix forte. De nombreuses personnes, dont les experts, se penchent par dessus leur table pour se rapprocher des téléviseurs et mieux distinguer les images. Un silence total règne dans la salle d'audience. Tout le monde examine les clichés.

Maître Agron termine en demandant à la présidente d'ordonner un supplément d'information concernant ces photos.

L'avocat général Jean Lorentz prend immédiatement la parole :

- Les photos que vous nous présentez comme des preuves ne sont que du brouillard ! Présenter de tels documents est scandaleux.

Ces photos n'ont aucune garantie procédurale. C'est une insulte à l'impartialité des débats. Elles sont floues et agrandies au scanner. On ignore leur provenance, on ignore les circonstances des prises de vues. Il n'y a là aucune garantie d'authenticité ! Sur ces photos, il y a un véritable magma, ce qui prouve le trucage !

Je demande à la cour de rejeter cette démarche complètement illégale !

Concernant la demande d'une copie du CVR, l'avocat général précise que c'est une demande curieuse, car non juridique. La bande est sous scellés, il est donc impossible d'y donner suite. De plus, « on » aurait pu se faire piéger car cette demande est illégale. Il est interdit de communiquer des documents à des tiers, sous peine d'une amende de 25 000 F.

Maître Agron intervient :

- Je suis prêt à courir ce risque ! Le nouveau code pénal, que vous ne connaissez pas, m'autorise à le faire !

- Il y a interdiction formelle de transmettre des pièces à des tiers, c'est une demande totalement irrecevable et foncièrement illégale ! répond l'avocat général qui poursuit :

- Quand à Christian Roger, il n'est pas expert judiciaire. C'est un problème de procédure, il n'a rien à voir dans ce procès avec ses élucubrations ! Ainsi, monsieur Gérard porte déjà des leurres sur la photo. Airbus aurait donc mis des faux dans un terrier dans la forêt, prévoyant le crash !

Il a une outrecuidance ahurissante pour accuser MM. Venet et Belotti de manque d'impartialité. Il ne peut y avoir aucun dérapage, aucune insulte vis à vis des experts au dessus de tout soupçon !

C'est un rapport bidon, rejeté pour des raisons procédurales, sauf si le prévenu et son défenseur le reprennent à leur compte !

Maître Rappaport, va ensuite nier l'appartenance de Christian Roger au SNPL, pourtant historique, et saluer une fois encore le travail et l'impartialité des experts, suivi en cela par son collègue Devaux.

- Que cet incident fasse long feu !

Maître Moser va souligner notre volonté absolue de recherche de la vérité et donc souhaiter un débat équitable pour l'accusé.

- Je demande un sursis à statuer !

Maître Rambeauville, l'avocat du « syndrome de Stockholm », va se déclarer circonspect face à l'attitude de ses confrères sensés défendre la profession, et choqué par les critiques excessives de l'avocat général.

- *Je souscris à la demande, car il n'est jamais trop tard pour connaître la vérité. Joindre l'incident au fond, comme le demande monsieur l'avocat général, c'est un artifice, un piège, c'est enterrer le problème !*

Comme vice-président de l'association, j'ajoute :

- *Je suis sidéré ! Où est l'équilibre entre l'accusation et la défense ? Si vous n'apportez pas tous les éléments de la vérité, si vous ne levez pas le doute, tout le procès sera faussé !*

La Cour se retire alors pour délibérer durant une heure. A la reprise de l'audience, la présidente va déclarer que :

- *La Cour ne possède pas en l'état les éléments nécessaires et sursois à statuer jusqu'après l'audition des témoins !*

Donc le procès peut commencer sans plus attendre et comme si de rien était. Les coups de théâtre ne sont guère appréciés par les magistrats.

Maître Agron se lève et annonce, à la stupeur générale :

- *Nos documents qui démontrent une substitution des boîtes ne sont pas pris en compte, aussi je considère que le débat qui va s'instaurer n'est plus un débat équitable. Je prends donc la décision de me retirer du procès !*

Jean Michel Agron, très digne, rassemble ses affaires et sort de la salle, suivi par Michel Asseline.

Pour eux, le procès est à présent terminé !

Dans le hall d'entrée du tribunal, le pilote et son avocat vont brandir cette fameuse photo devant les journalistes et dénoncer la substitution des boîtes.

- *Les bandes blanches sont différentes des boîtes du tribunal, il y a donc bien eu échange !*

Maître Agron va déclarer devant la caméra de France 3 :

- *Cette photo est bien la preuve que monsieur Gérard a menti !*

Une affirmation qui lui vaudra bientôt des poursuites en diffamation par l'intéressé ainsi que son ministre de tutelle. Une procédure rarissime contre un avocat.

* * *

La présidente avait proposé aux victimes de prendre la parole mardi matin. Même si je suis solidaire de Michel Asseline, j'apprécie

beaucoup ce geste et ne veux pas m'y soustraire. Mardi matin donc, je passe à la barre, un peu ému tout de même.

Après la narration de l'accident de mon propre point de vue, j'ajoute que contrairement au véritable lâchage par toutes les autorités, c'est grâce à Michel Asseline que nous avons pu être informés ! Foutaise que ce soi-disant « syndrome de Stockholm » ! *Les expertises ne m'ont pas convaincu, car orientées et les experts (je me tourne vers eux) nous cachent quelque chose !*

Jean Marie Schreiber est bien plus virulent, affirmant que la Justice n'est pas indépendante, ni sereine et que *l'enquête a été orientée dès le départ au nom de la raison d'Etat.*

A ses mimiques, tout le monde constate que Monsieur l'avocat général n'apprécie guère, mais ce ne serait pas très convenable de sa part d'interrompre le témoignage d'une victime. Il se tait.

Plusieurs autres passagers viennent dire encore leurs doutes sur la volonté réelle de recherche de la vérité de la Justice, sur leur désarroi et leur abandon par tous après l'accident, sauf par le pilote.

Mais que peuvent bien valoir ces témoignages humains face aux affirmations d'un avocat et d'un procureur pour qui le « syndrome de Stockholm » entre si parfaitement dans l'opération de discrédit du pilote ?

En ce deuxième après-midi du procès commence l'audition des experts. Après une longue prestation de ces derniers, monsieur Claude Gérard est appelé à témoigner. Il maintiendra ses affirmations précédentes, bien sûr, mais en apportant avec lui un livre : « *Frissons dans le ciel* », illustré par une splendide photo pleine page du crash de Habsheim.

Et, surprise, c'est la même que celle présentée par Michel Asseline !

Du coup, l'avocat général Jean Lorentz retrouve une bonne vue et pose nombre de questions au témoin sur l'ensemble des photos, puisque celles du dossier de Michel Asseline sont à présent projetées aussi sur tous les écrans de la salle. Les plus infimes détails attirent l'œil vif et inquisiteur du ministère public, l'appareil photo autour du coup, les vêtements portés par l'homme mis en cause.

Oui, monsieur Gérard se reconnaît bien là !

Oui, c'est lui qui discute avec les pompiers !

Oui, je reconnais mes cheveux, mon style, c'est bien moi ! précise-t-il.

Aucun doute alors ? Ce sont bien des photos authentiques ?

La présidente demande à Claude Gérard de porter la boîte qui se trouve sur la table, devant lui : un DFDR. Il s'approche et s'en saisit maladroitement, comme si ce boîtier était trop grand pour lui.

- Portez la logiquement, comme vous pensez !

Je vois alors monsieur Gérard, de dos, comme sur la photo reproduite sur le téléviseur juste à côté de lui, porter le fameux DFDR, non sans mal, car il est lourd.

Chacun dans le prétoire porte alternativement les yeux sur l'homme et sa réplique photo. Dix années se sont écoulées et Claude Gérard, retraité, n'a plus la même force, ni la même aisance ou la même motivation pour tenir ce lourd fardeau.

Claude Gérard attend, l'enregistreur toujours à la main !

Tous, la présidente, ses assesseurs, l'avocat général et les experts se taisent.

Comment sortir de cette situation où tout risque de basculer devant l'évidente différence des bandes blanches.

Maître Guillonet, l'avocat de Jacques Gauthier qui fixe à s'en abîmer ses yeux myopes la photo du DFDR en très gros plan sur l'écran placé devant lui, cherche...et trouve :

- Plus on regarde cette photo, plus on a l'impression que les bandes descendent, qu'elles ne sont pas perpendiculaires aux arêtes.

Un court silence que personne n'interrompt, puis l'avocat reprend :

- Monsieur Gérard, l'année d'avant en « Concorde », ça s'est passé comment ?

Claude Gérard, soulagé, pose la boîte et s'engouffre dans cette diversion inespérée et bienvenue. Il explique alors en détail la réglementation aérienne, puis le briefing nécessaire des pilotes de meeting, y ajoutant même les noms et les prénoms de ses collègues inspecteurs présents l'année d'avant à Habsheim. Dès lors, il devient intarissable !

Dans le prétoire, personne ne désire arrêter ce spécialiste de la réglementation aéronautique dans ses déballages de textes. Mais tout le monde est-il aussi passionné qu'il le semble devant ce monologue qui n'apporte plus rien à la question cruciale des boîtes, une question maintenant définitivement évacuée, au soulagement général.

J'en ai assez entendu. Ecœuré, je quitte la salle d'audience et même la ville de Colmar.

Le procès va durer deux semaines, sans moi ! Je connais trop les arguments des experts pour les entendre une nouvelle fois. Je ne reviendrai au tribunal que le dernier jour pour entendre les plaidoiries de la défense.

* * *

Après le départ du principal inculpé, la présidente du tribunal, troublée, s'interroge tout de même sur la valeur juridique et technique de cette photo ainsi que sur la série d'agrandissements qui l'accompagne. Elle décide de confier à MMs Venet et Belotti l'étude de ces documents afin qu'ils déterminent si les bandes blanches sont bien perpendiculaires et donc identiques ou pas aux pièces à conviction aux mains de la justice. Des pièces à conviction qui ont servi de base à tout le travail d'expertise durant 8 ans, aux affirmations d'authenticité absolue par ces mêmes experts qui vont à présent « analyser » les photos et ont conduit à la condamnation des pilotes.

C'est dans leur chambre d'hôtel, avec une simple loupe, mais sûrement très grossissante, que nos deux experts en aéronautique vont exercer leurs nouveaux talents et étudier les agrandissements photographiques propres à remettre en cause tout leur travail et toutes leurs affirmations « scientifiques ». Ils vont rendre leurs conclusions à quelques jours de la fin des audiences.

Les bandes des DFDR et CVR sur les photos sont bien en diagonale et donc identiques à celles des enregistreurs du tribunal.

« Sur la photo, les bandes blanches réfléchissantes du DFDR ne sont pas perpendiculaires aux arêtes, mais forment avec elles un angle d'environ 20° »

Comme l'authenticité des boîtes n'est pas contestable à leurs yeux, ces photos ne peuvent évidemment que montrer les mêmes enregistreurs. C'est tout simplement prendre la conclusion comme hypothèse.

De plus, il est impossible que Michel Asseline ait raison puisqu'à l'époque de l'accident, aucun enregistreur DFDR en service n'avait de bandes blanches horizontales, concluent les deux experts.

La fin du procès peut donc se dérouler dans la sérénité.

* * *

J'apprends par la presse que l'avocat général a demandé une peine équivalente au premier jugement pour Henri Petit et Jacques Gauthier mais qu'il requiert très sévèrement un an de prison ferme avec délivrance d'un mandat d'arrêt à l'audience pour Michel Asseline.

C'est probablement son départ prématuré de la salle d'audience qui a déclenché l'ire de l'avocat général et a du être très mal apprécié par ce magistrat.

Le jugement est mis en délibéré au 9 avril 1998 à 8h.

Plus de neuf longues semaines à attendre.

* * *

Entre temps, Michel Asseline, de son côté et à ses frais, a demandé à l'I.P.S.C. (Institut de Police Scientifique et de Criminologie) de Lausanne, un laboratoire suisse reconnu comme extrêmement compétent par les autorités policières de la plupart des pays européens (dont la France qui y envoie des stagiaires), de procéder à l'analyse fine des photographies.

Courant mars, le pilote envoie à la présidente un pré-rapport de ce laboratoire qui conclut à l'absence de trucage et à l'authenticité incontestable de la principale des photos : monsieur Gérard portant les boîtes.

Un tirage photographique est joint avec ces commentaires du professeur Margot, directeur de l'IPSC :

« (Ce document)...*peut permettre à la Cour d'interpréter à sa guise ce qui est bien visible !* »

Mais pour compléter et affiner son étude sur les autres documents et agrandissements, ce spécialiste a besoin d'un délai de deux mois, donc au delà de la date prévue pour signifier l'arrêt de la Cour. Un petit texte explicatif accompagne l'agrandissement réalisé par ses

soins indiquant qu'il pourrait, au termes des deux mois, reconstituer les dimensions exactes des deux boîtes et de leur marquage de bandes blanches, malgré l'angle de prise de vue aérien.

Michel Asseline se demande si le tribunal va tenir compte de ce pré-rapport, mais surtout si l'annonce du jugement pourra être repoussée afin d'attendre les conclusions définitives du professeur Margot.

Pour le pilote, il n'y a aucun doute que les bandes blanches sont bien perpendiculaires sur la photo et cette preuve va permettre de confondre tous ses détracteurs et de faire enfin éclater la vérité sur la substitution.

Il suffirait d'attendre un peu, un tout petit peu, quelques semaines à peine, pour que la vérité éclate.

Mais la justice lui donnera-t-elle ce sursis ?

22

Les vraies fausses boîtes

Pas de sursis ! La date du 9 avril est maintenue pour le prononcé de l'arrêt car la Justice estime avoir suffisamment d'éléments en sa possession pour rendre son arrêt.

Dès huit heures du matin, l'imposant bâtiment de pierres de taille de la Cour d'Appel de Colmar est envahi par de nombreux journalistes. Quelques minutes plus tard, les trois prévenus, accompagnés de leurs avocats pénètrent à leur tour dans l'immense hall et gravissent les marches de marbre de l'imposant escalier qui monte jusqu'à la mezzanine. Parmi tout ce monde et malgré mes recherches, je ne trouve trace d'aucun des experts. Je me dis qu'ils ne sont pas très curieux pour le moins, ou bien alors qu'ils connaissent déjà le verdict !

Comme tout au long de ces deux procès, des salutations sont échangées entre les protagonistes de cette affaire. Des sourires crispés, des regards fuyants, ou des poignées de main bien molles, mais ainsi les apparences ne sont-elles pas sauvées ? Seule et discrète, de l'autre côté de la mezzanine, madame le juge note les arrivées successives. Elle va bientôt pouvoir commencer !

Enfin le signal est donné et les portes de la salle d'audience sont ouvertes. C'est une véritable ruée de curieux, de journalistes, d'avocats et de parties civiles afin d'obtenir les meilleures places. J'arrive à me faufiler dans cette foule pour m'approcher du premier rang.

La Cour pénètre dans la salle. Tout le monde se lève aussitôt. Les caméras tournent encore quelques secondes, les flash crépitent une dernière fois, puis toute la presse quitte les lieux, à part quelques rédacteurs, le stylo et le bloc-notes à la main. Tout est prêt pour entendre le verdict.

A l'invitation de madame la présidente, Jacques Gauthier, Henri Petit et Michel Asseline s'avancent face à leurs juges. La présidente prend la parole pour lire ses conclusions :

- La Cour rejette la demande de supplément d'information présenté par Michel Asseline, rejette la demande d'expertise présentée par Jean-Claude Boetsch le 29 janvier 98 et par le SNPL le 19 janvier 98, déclare MMrs Michel Asseline, Jacques Gauthier et Henri Petit coupables !

Un temps de silence avant que ne tombe la sentence :

- Condamne Henri Petit à une peine de 15 mois d'emprisonnement avec sursis, Jacques Gauthier à une peine de 5 mois avec sursis, Michel Asseline à une peine de 20 mois dont 10 mois avec sursis, ainsi qu'à une amende de 30 000 F.

Plusieurs milliers de francs de frais de procédure doivent en outre être payés par les trois condamnés ainsi qu'Air France à certains plaignants.

Le texte du jugement fait soixante neuf pages. Il exprime l'entière confiance de la Cour pour les travaux des experts, lève tous les doutes, authentifie formellement les boîtes noires, innocente définitivement l'avion, ses systèmes et tous les fonctionnaires de l'Aviation Civile ainsi qu'Airbus Industrie, exclut toute falsification et stigmatise les erreurs du pilote, le grand coupable à l'origine de l'accident.

Pour le Tribunal, le document émanant de Lausanne « n'apporte aucun élément nouveau » et de plus est contredit par l'étude de MMs Venet et Belotti, experts photographes de circonstance et aux travaux desquels la Cour accorde le plus grand crédit.

Seul des trois, le pilote voit sa peine augmentée, accompagnée d'une amende. Pour Jacques Gauthier, elle passe de six à cinq mois et pour Henri Petit, de dix-huit à quinze mois.

Michel Asseline déclare immédiatement se pourvoir en cassation !

Devant les caméras et les micros, il va laisser échapper sa déception et promet que le rapport final du laboratoire de Lausanne, lorsqu'il sortira, sera communiqué aux pilotes du monde entier pour « *prouver qu'en France, on trafique les boîtes !* ».

Jean-Marie Schreiber et moi-même, président et vice-président de l'association des victimes, sommes très sollicités par les médias car tous les journalistes veulent savoir ce que pensent les victimes de ce verdict, des victimes revenues à présent au premier plan de l'actualité grâce au « syndrome de Stockholm ».

Devant tous les micros et les caméras, nous répétons que nos interrogations restent toujours aussi vives et que les choses sont très loin d'être aussi limpides et claires que veut bien le dire ce jugement.

Pour notre avocat, Maître Moser, le sentiment des victimes est parfaitement compréhensible :

- Les victimes restent sur leur faim et ont le sentiment que la Justice leur cache quelque chose. La cour d'Appel a dit la vérité judiciaire. Le problème est de savoir si la vérité judiciaire correspond à la vraie vérité !

Ainsi donc, dix ans après le drame, malgré l'ensemble des expertises et des affirmations « scientifiques », la vérité sur les causes réelles de l'accident de Habsheim reste toujours à être dévoilée officiellement.

* * *

Le 18 mai 1998, à quelques semaines du dixième anniversaire du crash, le rapport de Lausanne est achevé. Le Directeur de l'Institut de Police Scientifique et de Criminologie, le professeur Margot, assisté de quatre autres spécialistes suisses, essentiellement photographes, et également de l'ensemble du personnel de l'institut qui a donné son avis, conclut dans un long rapport d'une vingtaine de pages à l'authenticité et à la qualité d'original des clichés.

Concernant les bandes blanches sur les boîtes, le professeur Margot affirme que *l'angle avec les arêtes est bien de 90°, donc perpendiculaire, à moins de 1,5° d'erreur.*

Il termine en écrivant :

« (...) et toute observation faisant état d'un angle différent de ces limites constitue un résultat inexplicable par la géométrie descriptive. L'assertion des experts Belotti et Venet citant un angle de 20° n'est pas compréhensible !

Si, comme il l'a été affirmé, le scellé DFDR à la disposition du tribunal ne porte pas de bandes blanches perpendiculaires aux faces allongées étroites, deux hypothèses s'imposent :

- Monsieur Gérard ne porte pas le DFDR de l'Airbus accidenté.

- Le DFDR au tribunal n'est pas celui de l'Airbus A 320 accidenté !

Les conclusions de ces experts en photographie et en criminologie sont donc formelles et rejoignent les affirmations de Michel Asseline devant la Cour d'Appel :

- Les boîtes sous main de justice sont différentes de celles extraites de l'avion !

Il apparaît évidemment très difficile de contester les travaux du laboratoire de Lausanne et bien prétentieux celui qui pourra faire état d'une neutralité aussi irréfutable.

* * *

Le 6 juin, Michel Asseline organise une conférence de presse à Mulhouse afin de dévoiler ces conclusions. Plusieurs journalistes, qui n'ont pas eu l'occasion de suivre les débats au cours des deux procès comprennent malgré tout très vite l'importance de ces révélations au vu des photos, des différents tracés et des graphiques du professeur Margot.

Point n'est besoin de très longues explications pour que la conclusion saute aux yeux de mes confrères qui filment le rapport sous tous ses aspects.

Le soir même, France 2 et France 3 ainsi que TF1 diffusent un long reportage. En surimpression sur la photo de Claude Gérard portant les boîtes, apparaît le gros plan le DFDR du tribunal. Bandes perpendiculaires d'un côté, en diagonale de l'autre.

C'est flagrant, limpide et à des années lumières de toute contestation respectable.

RTL, Europe 1, France Inter enregistrent à leur tour des déclarations du pilote.

Le lendemain, plusieurs quotidiens nationaux et régionaux font paraître des articles sur « *La substitution des boîtes ?* » comme « Le Parisien, le Figaro, Le Monde, Nice Matin », ou les DNA entre autres. D'autres journaux, qui refusent de devoir remettre en question leurs dogmes, vont tourner le pilote en dérision comme « Libération », ou bien banaliser au maximum l'information comme certain journaliste de « L'Alsace » que cette révélation doit bien gêner après ses prises de position partisans et inspirées durant les deux procès.

La Vérité est une bien trop grosse pilule à avaler pour l'étroitesse d'esprit de certains journalistes. Attention ! Elle risque fort un jour de les faire éclater tel une grenouille trop ambitieuse.

Il apparaît dès lors que la liberté de la presse en France est toute relative selon les médias, le type d'affaire traitée et les intérêts en jeu.

* * *

Le jour même de ces révélations se déroule juste à côté l'assemblée générale de l'association. Jean Marie Schreiber et moi-même expliquons à la trentaine de passagers présents les détails du rapport suisse. Tout le monde est d'abord un peu incrédule et puis, tout d'un coup, les langues se délient :

- *Mais alors, nous avons raison depuis le début !* s'exclame l'un.

- *Que faire maintenant avec cette preuve en main ?* demande un autre.

- *Je savais depuis le début que Michel avait raison !* affirme un troisième.

- *Il faut que nous déposions plainte au sujet de cet échange de boîtes l'après-midi même de l'accident, pendant que la plupart d'entre nous était à l'hôpital ! Et puis, il faut aussi agir contre les experts qui ont fait condamner Michel Asseline en affirmant que les boîtes étaient authentiques !*

- *Oui, mais qui va déposer plainte ?*

Tout le monde veut à cet instant prendre la parole dans un brouhaha général. Tous veulent porter plainte !

- *Une dizaine de personnes suffira, d'autant qu'il faut intervenir à Mulhouse et à Colmar.*

- *C'est bien beau, mais ça va coûter combien ? Nous, on n'a pas d'argent !* prévient un couple.

- *Ne vous inquiétez pas pour ça. Personne d'entre vous n'aura à déboursier le moindre centime. S'il y a une caution à payer, nous serons obligé d'annuler certaines plaintes, mais nous en maintiendrons le minimum, il doit nous rester un peu d'argent dans la caisse.*

Nous décidons de porter à dix la liste de passagers pour déposer plainte aussi bien à Mulhouse qu'à Colmar, auprès des doyens des juges d'instruction, selon l'usage.

- *Mais le doyen à Colmar, c'est le juge Guichard ! C'est lui qui est derrière tout ça !* s'exclame quelqu'un.

- *Oui, c'est vrai, mais probablement qu'il se dessaisira au profit du doyen de Mulhouse, ce serait logique car c'est tout de même de là qu'est partie toute cette affaire ? Et puis le juge Guichard a déjà instruit toute la procédure qui nous a amené aux deux procès. Cette expertise suisse risque de l'obliger à se déjuger. Il ne va normalement pas jouer à ce jeu là !*

La dizaine de noms est vite inscrite sur une feuille avec la signature de chacun.

Pour défendre nos droits et déposer nos plaintes, ce sera dorénavant le rôle de Maître Stéphane Thomann, un jeune avocat de Mulhouse recommandé par Thierry Moser, trop occupé à présent par les autres affaires de son cabinet.

Au cours de cette assemblée générale, nous évoquons aussi le projet d'une stèle commémorative sur le lieu de l'accident, une idée déjà émise une première fois deux ans après le tragique événement, mais jamais réalisée à cause de nombreuses réticences administratives.

A présent, tout est prêt. Les oppositions se sont estompées. Je me suis occupé de commander la stèle et Jean Marie Schreiber a trouvé, suite à de multiples courriers, des aides financières auprès de nombreuses personnes et organismes : Conseils général et régional, mairies et personnalités, ainsi qu'Air France qui a spontanément désiré verser une importante obole dès qu'elle a eu connaissance de notre projet.

Bien évidemment, les membres de l'association ont aussi mis très généreusement la main à la poche.

* * *

Le lendemain, alors que plusieurs articles de presse détaillent le rapport de Lausanne, France 3 Alsace veut creuser un peu plus à fond ce rapport suisse et envoie une équipe de reportage à l'I.P.S.C. de Lausanne chez le professeur Margot. Celui-ci est réticent à s'exprimer devant les médias, mais acceptera tout de même de dire quelques mots devant la caméra concernant ses travaux, surtout à propos du statut des experts qui œuvrent en France :

- Dans les listes d'experts, il n'y a aucune procédure de contrôle qui est prise, donc vous pouvez être inscrit sur une liste d'experts depuis 25 ans sans avoir jamais eu une procédure de vérification !

Calmement, sans polémique, le professeur Margot souligne le problème inhérent au système français : Vous passez un examen une seule fois et jamais aucun contrôle ne vient confirmer vos aptitudes, malgré les évolutions technologiques. Ce qui peut être grave dans le

système économique devient catastrophique dans le domaine judiciaire.

* * *

Norbert Jacquet fait de nouveau parler de lui.

Las de rester ignoré malgré la parution de son livre, son procès en diffamation contre le juge Guichard, ses affirmations insistantes et constantes de falsification, il avait envoyé au mois de mars 98 un courrier adressé directement au Directeur des Affaires criminelles et des grâces au Ministère de la justice.

Dans sa lettre, il écrivait notamment : « *Dois-je abattre un ou plusieurs protagonistes des affaires Airbus ou recourir à des prises d'otages pour mettre fin à cette dérive et obtenir une réponse ?* ».

Pourquoi faut-il donc que notre ancien pilote en arrive à de tels dérapages verbaux ?

La réaction des autorités ne se fait guère attendre et Norbert Jacquet est emmené manu militari à la prison de Fresnes. Il va attendre là plusieurs mois parmi des détenus de droit commun, qu'une décision soit prise à son sujet.

* * *

Les citoyens suisses sont très jaloux de leurs prérogatives et on ne badine pas avec leur neutralité, leur rigueur et leur sérieux. Un journaliste de la TSR (Télévision Suisse Romande), Dominique Huppi, a vu des travaux du professeur Margot et décide de faire son enquête. Il contacte les protagonistes de l'Affaire du crash de Habsheim, aussi bien Michel Asseline que le juge Guichard et Maître Soulez-la-Rivière, le sempiternel avocat des grandes causes de l'Etat français, ainsi bien sûr que le professeur Margot. Il décide de réaliser un magazine titré « Le mystère des boîtes noires » qui va être diffusé à 20 h sur

la TSR dans une émission de très grande notoriété et de grande écoute : « Mise au Point ».

Dominique Huppi va lui aussi montrer les deux versions des « boîtes noires » de Habsheim, plein écran, après avoir expliqué les procédures utilisées par « l'I.P.S.C. », scientifiques et rigoureuses, au dessus de tous soupçons.

En espérant convaincre, qui encore ?, Maître Soulez-la-Rivière soutiendra que « tout ça ne tient pas debout » et que la justice va très rapidement « y voir clair » et éteindra rapidement ce nouveau « feu de paille » allumé par le « condamné Michel Asseline ».

Le juge Guichard va souligner, narquois, que les procès en révision sont chose très rare en France. Il est utopique d'y croire comme un dernier recours, la justice française n'ayant pas pour habitude de se tromper.

A l'opposé, le professeur Pierre Margot est parfaitement serein. A Dominique Huppi qui se renseigne sur la méthode utilisée, il répondra calmement avec l'accent inimitable des suisses romans et le sourire du bon sens aux lèvres :

- C'est une méthode tout à fait fiable. Il s'agit de mesures géométriques. Il ne s'agit pas d'appréciations et d'impressions traitées par notre cerveau !

La démonstration est patente et surtout empreinte de la neutralité helvétique, gage d'une jurisprudence historique. L'enregistrement de l'émission va aussitôt créer une quantité innombrable de clones diffusés et distribués partout. Les réactions sont unanimes et toujours éloquentes : La preuve est évidente !

A présent, tout le monde se pose la question de la réaction de la Justice française face à ce nouvel élément qui bat en brèche toute l'instruction de cette affaire, et par voie de conséquence, les jugements prononcés.

Mais au pays de Marianne, Dame Justice et le fléau de sa balance fonctionnent selon un cadre si rigide que toute vérité n'est recevable qu'estampillée « Made in France ». Cette expertise ayant eu lieu en Suisse, il faut donc qu'une contre-expertise, bien française celle là, confirme ou infirme ces faits.

* * *

Dès le 29 juin 1998, le procureur de la République de Colmar René PECH décide d'inculper Michel Asseline pour outrage à la justice. Il s'avère en effet intolérable qu'un condamné ose critiquer devant les médias une décision de justice le concernant, même si celle-ci va à l'encontre de toutes ses convictions et son combat de 9 années et malgré le pourvoi en cassation aussitôt introduit après l'énoncé du jugement.

Le juge Guichard est aussitôt saisi de la plainte du procureur et va demander avec une célérité inhabituelle à la justice suisse le transfert de la fameuse photo dans les mains d'experts français désigné par lui via une commission rogatoire internationale. Le prétexte semble plausible car les contestations du jugement par Michel Asseline reposent bien sur ce cliché ainsi que sur les conclusions qu'en ont tiré les experts suisses.

Pas de chance. La loi au delà des Alpes n'est pas la même qu'au bord de la Seine et les autorités suisses ne peuvent accéder à cette requête. La notion d'outrage n'a pas du tout le même sens dans les deux pays. L'interprétation de la liberté de pensée et d'expression du citoyen et donc de la démocratie dans son sens le plus absolu procède de quelques nuances entre la patrie des droits de l'homme et la douce Helvétie. De plus Michel Asseline, qui a entre temps requis le concours d'un avocat de Genève, demande avec la plus grande insistance à la justice suisse de ne pas livrer l'original d'une pièce à conviction capitale dans des mains qui pourraient devenir très maladroites dans les diverses manipulations d'une pièce sensible et UNIQUE, sans oublier le voyage plein de risques entre la Suisse et le laboratoire de Lyon, lieu d'analyse ordonné par le juge Guichard.

La confiance n'est pas de mise !

Et l'on perçoit des bruits transpirants à travers les murs épais du tribunal de Colmar. Des échos qui laissent entendre que si les boîtiers sont éventuellement différents, le mécanisme d'enregistrement intérieur est et reste authentique ! Bel aphorisme !

* * *

Le 10 juillet 1998, une cinquantaine de mairies de l'ensemble du département du Haut-Rhin reçoivent un étrange courrier intitulé « L'appel aux muets ». Le seul garant d'authenticité du document est l'estampille par le tampon de la gendarmerie nationale. Aucun nom, aucune signature ! L'ensemble du document est une plainte lancée par les sous-officiers de la gendarmerie contre les projets de mobilité, le mépris des officiers à leur égard et le refus d'être « condamné au silence pour respecter les ordres ».

Une deuxième page suit ces revendications générales. Elle concerne directement l'accident de Habsheim :

« L'accident a été provoqué par un défaut d'accélération des réacteurs CFM56/5/A1 et non par une erreur humaine du pilote AS-SELINE. Les réglages des aubes de stators qui influent sur leur efficacité à bas régime et basse altitude ont été modifié en août 1988 (Cf :bulletin de consignes provisoires OEB 19/2).

Avec la complicité de l'inspection générale de l'aviation civile, le directeur général de l'aviation civile s'empare des boîtes noires (CVR et DFDR) dans la soirée du 26.06.1988.

L'enquête judiciaire est alors absorbée par la raison économique puis transformée en enquête technique. Des liaisons s'organisent entre Colomiers (31) et une des unités de gendarmerie des transports aériens.

L'autorité judiciaire sera désinformée jusqu'au 05.07.1988 date à laquelle les boîtes noires modifiées seront mises sous scellés. »

Il est bien sûr trop délicat de tenir compte d'un tract non identifié formellement, mais certains détails contenus dans ce texte sont troublants car connus des seuls spécialistes.

Interrogées, les autorités de la gendarmerie affirment rechercher activement les auteurs de ce texte.

Une dizaine de journaux régionaux et nationaux sont également destinataires de ce tract, sans qu'aucun n'en fasse jamais mention.

* * *

Les plaintes des passagers ainsi que celles déposées par Michel Asseline en des termes similaires, ont été enregistrées à Colmar et à Mulhouse. L'échange des boîtes sur les lieux de l'accident ainsi que

les témoignages correspondants relèvent à l'évidence du tribunal de Mulhouse, lieu de ces événements, alors que les différentes affirmations sur l'authenticité des mêmes boîtes au cours du procès relèvent, elles, du tribunal de Colmar. Sont accusés par les plaintes celui qui a récupéré les enregistreurs sur l'épave et ceux qui ont affirmés, au cours des procès, la main sur le cœur, qu'aucun échange n'avait jamais eu lieu.

La première réaction à nos plaintes provient du doyen du tribunal de Mulhouse, le juge Bourguignon. Chaque plaignant devra s'acquitter d'une caution de 12 000 F pour que sa démarche soit instruite. Un rapide calcul nous amène à 120 000 F pour les dix passagers plaignants, victimes de cette triste affaire. C'est cher ! Trop cher pour des gens simples ! La justice serait-elle une affaire de riches ?

Copie conforme de cette décision à Mulhouse, le juge Guichard, doyen à Colmar annonce peu après la même somme pour le maintien des plaintes de Colmar : 120 000 F pour les dix victimes plaignantes : 12 000 F pour chacun.

On ne peut s'empêcher de constater que cette somme est identique au dédommagement offert par l'assureur d'Air France à chaque passager légèrement blessé il y a plus de cinq ans, pour solde de tout compte.

Sous le coup, nous restons estomaqués devant les exigences de la Justice pour rétablir la vérité : 240 000 F au total, sans parler des cautions demandées à Michel Asseline, bien supérieures encore à celles demandées à chacun des passagers.

Une somme impossible à réunir par l'association, bien évidemment. Avoir fixé la barre si haut, est-ce le signe d'une volonté délibérée pour nous dissuader de poursuivre notre action ou bien une habitude de la justice pour dissuader les plaignants, tous les plaignants, sans distinction ?

Lorsque les passagers reçoivent l'avis de la justice pour payer cette caution à leur domicile, une panique générale éclate aussitôt. Chacun sait qu'il ne pourra pas régler cette somme qui lui est réclamée. En méconnaissance des lois, tous se voient déjà poursuivis pour non paiement. Personne n'a envie d'aller en prison et cette obsession hantera longtemps le sommeil de plus d'une des victimes.

En urgence, Jean Marie Schreiber et moi-même téléphonons ou allons rencontrer chacun afin de lui expliquer que le non paiement de cette caution n'a pour effet que d'annuler sa démarche. Ces pauvres gens nous croient, bien sûr, mais ne sont qu'à demi rassurés, tant l'esprit de légalité est ancré en eux.

Nous décidons alors d'un commun accord de maintenir une seule des plaintes à Mulhouse ainsi qu'à Colmar. Il « suffira » de payer une seule caution auprès de chacun des deux tribunaux.

Après le règlement des cotisations, il reste 14 000 F dans la caisse de l'association. Comment faire ? Cela suffit pour une caution, mais pas pour l'autre !

Ce sont les pilotes qui viennent à notre secours. Essentiellement les anciens, les retraités, ceux qui ont eu connaissance des rebondissements de l'Affaire et qui ne peuvent supporter l'injustice. Une quête avait été organisée à l'instigation du SNPL afin d'aider Michel Asseline à poursuivre ses démarches judiciaires. Cette quête auprès de tous ces hommes honnêtes et désintéressés rapportera suffisamment pour nous aider à réunir les 12 000 F nécessaires pour payer l'autre caution, celle demandée par le juge Guichard pour poursuivre ses investigations.

En conséquence de quoi, Jean Marie Schreiber maintiendra sa plainte à Mulhouse et je prendrai à mon compte celle de Colmar. La veille de la date de l'ultimatum, notre avocat, Stéphane Thomann va verser les deux chèques aux greffes de Mulhouse et de Colmar.

Le doyen Bourguignon se manifeste alors très rapidement en nous convoquant dans son cabinet. Il est curieux et désire connaître les raisons de notre démarche. Etonnés, Jean Marie Schreiber et moi-même, accompagnés de notre avocat nous rendons à cette invitation. C'est en effet la toute première fois que des victimes ou leurs représentants sont convoqués pour être entendus par un juge depuis 10 ans.

Le doyen Bourguignon nous écoute, entend nos arguments et nos raisons et s'étonne lorsque nous lui narrons quelques unes des péripéties de notre Affaire ainsi que notre satisfaction d'être enfin reçus par un juge d'instruction. Une certaine incrédulité se lit sur son visage, sans pour autant qu'il ne dise mot dans ce sens. Visiblement, il ne connaissait pas tous les éléments et les tenants de cette affaire. Il mesure rapidement l'ampleur de nos arguments et toutes leurs conséquences. Malgré une réserve naturelle, nous sentons transparaître une certaine curiosité qui nous donne confiance.

Ce ne sera qu'un espoir déçu de plus puisque nous apprenons quelques jours plus tard que le doyen Bourguignon préfère se dessaisir du dossier au profit de son homologue de Colmar, le juge Guichard.

Avec notre avocat, nous avons pourtant pris la peine d'établir et de lui transmettre un énorme dossier avec nombre de pièces uni-

ques, dont l'intégralité du rapport de Lausanne et ses photos originales en couleur, une somme de travail et d'argent.

Aussitôt, nous faisons appel de cette décision auprès de la chambre d'accusation. Pour nous, il est essentiel que nos plaintes soient instruites à Mulhouse auprès d'un autre magistrat que celui de Colmar dont le parti pris a guidé les deux procès.

Réponse négative de la chambre d'accusation !

Entre-temps, un lourd silence s'est abattu sur le tribunal de Colmar. Le dépôt de nos plaintes n'a suscité aucune réaction et n'a pas dérangé la routine ni les usages de cette instance. Pas d'accusé de réception, ni de convocation, encore moins un quelconque signe de vie du doyen Guichard vis à vis des victimes du crash. Peut-être que nos dépôts de plaintes ont jeté le trouble au palais !

Visiblement, nous dérangeons un certain nombre de personnes dans cette affaire d'Etat !

* * *

Devant le refus de la chambre d'accusation d'accéder à notre demande de désigner un nouveau juge pour instruire nos plaintes, nous décidons d'introduire une « requête en récusation » contre le juge Guichard. Une procédure assez rare en France qui permet de dénoncer les doutes et la méfiance quand à l'impartialité d'un juge et c'est exactement notre cas. L'article 668 du code de procédure pénal précise d'ailleurs à l'alinéa 5: « *Si le juge a connu du procès comme magistrat, arbitre ou conseil, ou s'il a déposé comme témoin sur les faits du procès* », et à l'alinéa 9: « *S'il y a entre le juge et une des parties toutes manifestations assez graves pour faire suspecter son impartialité* ».

Si nous voulons garder un minimum d'espoir de voir nos plaintes aboutir à une instruction impartiale, il nous semble évident que ce ne peut être par celui qui a conclut d'une manière certaine et absolue à un avis opposé, à moins d'un improbable et inattendu revirement de dernière heure de sa part.

Ces photos ne sont en fait qu'une nième preuve de faits patents depuis des années qui éclatent aux yeux de tout homme intellectuellement honnête. Il faut effectivement être aveugle pour refuser de voir

certaines évidences, en particulier toutes les anomalies, les contradictions et les carences des expertises. Seul un homme simple et naïf ou au raisonnement délibérément orienté peut accepter sans broncher les conclusions officielles du rapport final sur l'accident. Mais comme le dit la sagesse populaire : Il n'est pire aveugle que celui qui ne veut pas voir !

* * *

Norbert Jacquet est à présent interné dans un hôpital psychiatrique. Il a été transféré discrètement de Fresnes à l'établissement psychiatrique de Sarreguemines, toujours sans jugement. Sa maison d'édition et son avocat lancent en son nom un appel à l'aide contre ce qu'ils considèrent comme un internement arbitraire, une mise aux oubliettes. Une répétition des méthodes staliniennes qu'on croyait inconnues et impossible en France. Très peu de nouvelles filtrent depuis son lieu de détention et beaucoup de ses amis ont tendance à l'oublier. Ses menaces d'attentat n'encouragent personne à prendre fait et cause pour lui, même si ceux qui le connaissent se doutent bien qu'il n'a pas réellement envisagé de telles extrémités pour accéder à la notoriété.

Malgré les pressions ou le désintéret concédé alternativement par les personnages officiels à qui il s'adresse, il semble tenir le coup au milieu des fous.

Alors que jamais personne n'est lâché de ce genre d'endroit en période de fêtes, Norbert Jacquet va retrouver la liberté la veille de Noël 1998, sans explications.

Le rapport de Lausanne et les plaintes consécutives y sont-elles pour quelque chose ? Nul ne le sait. Nul connu de nous du moins.

* * *

Notre président, Jean Marie Schreiber vient de recevoir une bonne nouvelle. Il se voit attribuer la médaille de chevalier dans

l'Ordre National du Mérite pour son action au sein de l'association. Ses nombreux courriers aux administrations et aux élus pour défendre les intérêts des victimes, des courriers pas toujours très aimables, ont portés leurs fruits et le pouvoir politique n'a pas l'air de lui garder rancune de son vocabulaire puisque c'est ceux la même qui sont visés par l'exigence de justice des passagers qui lui accordent cette distinction. Je ne comprends pas une telle attitude de leur part, mais je me félicite pour Jean Marie et surtout pour la pierre que cette décoration jette dans le jardin des tenants de la thèse officielle. Notre combat est donc reconnu et se voir accorder un label et une justification officielle, intégrant bien évidemment de fait nos thèses sur les causes réelles du crash.

* * *

Monsieur Antenen, juge d'instruction du Canton de Vaud à Lausanne, se trouve à présent saisi d'une autre demande de commission rogatoire par la justice française. En effet, voyant l'inanité de ses demandes à la suite de l'action du procureur de Colmar contre Michel Asseline, le juge Guichard récidive, cette fois suite à nos plaintes. Il redemande la communication des originaux des photos dans le cadre de cette nouvelle procédure. Il s'agit cette fois d'une action de justice acceptable par la Suisse car elle entre dans le cadre des accords de réciprocité avec la France et de l'entraide judiciaire prévue entre les deux états. Début décembre, le juge suisse décide donc d'autoriser le transfert des photographies vers des experts français désignés par le juge Guichard. Il ordonne auparavant « *qu'afin de prévenir toute hypothétique manipulation du matériel litigieux, le professeur Margot a été invité à marquer d'une manière reconnaissable pour l'IPSC la diapositive qui a servi de base à ses travaux, de sorte qu'il puisse, après la contre-expertise ordonnée par l'autorité française, déterminer que cette dernière aura bien été effectuée sur la base de la même diapositive que celle qu'il a examinée. Que les autorités françaises se sont engagées à soumettre au Professeur Margot le rapport de contre-expertise et le matériel examiné lors de celle-ci, afin que le dit Professeur Margot puisse confirmer que cette contre-expertise aura bien été*

effectuées sur la base du même matériel que celui ayant servi à sa propre expertise ».

La confiance n'est toujours pas de mise, même par delà les frontières.

Toutes ces démarches, ces navettes juridiques auront duré plusieurs mois. Ce n'est qu'au cours de l'été 1999 que les deux experts désignés par le juge Guichard entrent en possession des photos et de l'original de la diapositive à examiner. Le résultat de leurs travaux est prévu fin septembre.

Madame Wehbi est l'une des deux spécialistes mandatée par le juge. C'est elle qui avait déjà réalisé l'examen de surface microscopique des bandes sous l'autorité de MMrs Venet et Belotti.

Liste des principaux protagonistes de l'Affaire du Crash de Habsheim

+ + +

AGRON Jean Michel : Avocat du pilote Michel Asseline

AIRBUS Industrie : Constructeur de l'A 320

ASSELINE Michel : Commandant de bord de l'A 320 ? Inculpé

ATTALI Bernard : PDG d'AIR France durant la négociation des indemnités.

AUFFRAY Raymond : Expert du premier collègue

BAUD Pierre : Pilote d'essai chez Airbus et ancien ami de Michel Asseline.

BELOTTI Jean : Expert du deuxième collège
 BOURGEOIS Michel: Expert du premier collège, général en retraite.
 BURG Gerda : Passagère de l'A 320, assise près de l'issue de secours et grièvement brûlée.
 DEVAUX : Avocat de plusieurs syndicats d'Air France.
 D.G.A.C. : Direction Générale de l'Aviation Civile.
FURSTENBERGER François : Président de l'aéroclub qui a organisé le meeting, inculpé.
 GARNAUD... : Avocat d'Air France.
 GERARD Claude : Délégué régional de la DGAC, qui a extrait les « boîtes » de l'avion.
GAUTHIER Jacques : Officier de sécurité à AIR France, inculpé.
 GRAFF Pierre : Nouveau Directeur de la DGAC
 GUICHARD François : Doyen des juges d'instruction de Colmar, saisi du dossier 3 ans après les faits, et jusqu'aux procès.
 JACQUET Norbert : Créateur du syndicat SPLAF et premier à dénoncer des défauts sur l'avion.
 KARSENTY (Vidéo K) : Auteur de la séquence vidéo du Crash.
 KRIEGER-BOUR.... Présidente de la Cour d'Appel
 LORENTZ François: Avocat général auprès de la Cour d'Appel.
 MARCHIONI Anne-Catherine : Premier juge d'instruction après l'accident.
 MARGOT Pierre : Directeur de l'IPSC de Lausanne.
MAZIERES Pierre : Copilote de l'A 320, inculpé.
 MERMAZ Pierre : Ministre des transports en 1988.
 MOSER Thierry : Avocat des victimes durant les deux procès.
 NEUBERT Marc : Expert acousticien, expert privé de M. Asseline.
 PECH René : Procureur de la République de Colmar
PETIT Henri : Directeur des opérations à AIR France, inculpé
 RAMBAUVILLE Nicole: Avocat de l'hôtesse Muriel Daget, inventeur du syndrome de Stockholm appliqué à Habsheim.
 RAPPAPORT Roland : Avocat du SNPL depuis 1988.
 RISS Roland : Président du tribunal au procès en première Instance.
 ROGER Christian : Expert de Michel Asseline.
 SCHREIBER Jean Marie : Président de l'association des victimes.
 SENDELIN Germain : Juge d'instruction à Mulhouse, a fait saisir les boîtes 10 jours après l'accident.
 TENENBAUM Daniel : Directeur de la DGAC, a transporté les boîtes vers PARIS.
 VALTER : Pilote du « Mystère 20 » qui a transporté le ministre.
 VENET Max : Expert judiciaire du deuxième collège.

Bibliographie

Le pilote est-il coupable ?

Michel Asseline, Edition n°1 1992

AIRBUS, L'assassin habite à l'Elysée

Norbert Jacquet, Editions Première Ligne 1994

Airbus A 320 - La vie quand même

Gerda Burg, Editions du cerf 1992

Catastrophes ? Non-merci !

J.L. Nicolet, Annick Carnino, J.C. Wanner, Masson 1990

Les empires du ciel

Anthony Sampson, Calmann-Levy 1986

Sécurité Aérienne

Arne Leibing, Laffont 1968

Destination désastre

Paul Eddy, Elaine Potter, Bruce Page, Grasset 1977

L'aventure du Comet

Derek D. Dempster, Edit. France-Empire 1960

Crash

Stephen Greenleaf, Presses de la cité 1990

Airbus ou la volonté européenne

J.P. Quittard, Edit. France-Empire 1979

L'épopée du Ciel Clair

Lew Bogdan, Hachette 1988

L'A 320, enquête sur les secrets de la guerre du ciel

James Sarazin, Christian Paris, Plon 1993

La nuit du mensonge

Françis Guthleben, J.P. Stucki, Albin Michel 1993

Frissons dans le ciel

Jean-Pierre Otelli, Ed. Altipresse 1997

Table des matières

Page 7 : Préface

Page 9 : Avant Propos

Page 11 : Prologue

Page 15 : Chapitre 1 : L'accident

Page 29 : Chapitre 2 : Premières questions

Page 35 : Chapitre 3 : Chassé croisé judiciaire

Page 43 : Chapitre 4 : L'Airbus A 320

Page 49 : Chapitre 5 : Départ du juge Sengelin

Page 59 : Chapitre 6 : L'indemnisation d'Air France

Page 73 : Chapitre 7 : L'inculpation

Page 81 : Chapitre 8 : Le premier anniversaire

Page 93 : Chapitre 9 : La polémique repart

Page 101 : Chapitre 10 : Les expertises

Page 107	: Chapitre 11	: Les passagers et le pilote
Page 117	: Chapitre 12	: Le dossier quitte Mulhouse
Page 127	: Chapitre 13	: Les contre-experts
Page 139	: Chapitre 14	: La diffamation
Page 149	: Chapitre 15	: Tractations avec Air France
Page 165	: Chapitre 16	: Le rapport final
Page 183	: Chapitre 17	: Vers le dénouement
Page 191	: Chapitre 18	: Le premier procès
Page 196	: 2 jour	: lundi 25 novembre
Page 206	: 3 jour	: mardi 26 novembre
Page 213	: 4 jour	: jeudi 28 novembre
Page 222	: 5 jour	: vendredi 29 novembre
Page 227	: 6 jour	: lundi 2 décembre
Page 230	: 7 jour	: mardi 3 décembre
Page 233	: 8 jour	: jeudi 5 décembre
Page 236	: 9 jour	: vendredi 6 décembre
Page 240	: 10 jour	: lundi 9 décembre
Page 243	: 11 jour	: mardi 10 décembre
Page 245	: 12 jour	: Jeudi 12 décembre
Page 247	: 13 jour	: Vendredi 13 décembre
Page 251	: Chapitre 19	: Le réquisitoire
Page 259	: Chapitre 20	: Les plaidoiries
Page 263	: Chapitre 21	: Le procès en Appel
Page 277	: Chapitre 22	: Affaire à suivre
Page 293	: Liste des protagonistes	
Page 295	: Bibliographie	
Page 297	: Table des matières	

BANDE ANNONCE

Passager à bord de l'Airbus A 320 qui s'est écrasé à Habsheim le 26 juin 1988, Jean-Claude Boetsch, journaliste à France 3, nous raconte dix années de péripéties et d'enquêtes.

L'indemnisation des passagers auprès d'Air France, la longue et difficile recherche des causes de cet accident en liaison avec le pilote, Michel Asseline, les nombreux rebondissements de l'instruction, puis

les deux procès qui ont suivi, ce livre n'élude rien d'une « Affaire » aux multiples facettes.

Loin des explications trop techniques réservées aux spécialistes, voici enfin racontée depuis le début et dans son intégralité, l'histoire d'un crash d'avion doublé d'un « crash judiciaire » !

A lire par tous ceux qui veulent enfin savoir !