

Résumé

Prononçant sur l'appel interjeté à l'encontre du jugement du Tribunal de Grande Instance de Pontoise en date du 6 décembre 2010.

La Cour d'appel de Versailles à l'audience du 8 mars 2012 a prononcé la disjonction de l'instance concernant les prévenus Henri PERRIER et Jacques HERUBEL et renvoyé à l'audience pour indication du 23 janvier 2013.

Le résumé qui suit fait la synthèse des principales considérations et décisions de la Cour exposées dans son arrêt prononcé en audience publique le 29 novembre 2012.

La Cour a rejeté l'ensemble des nullités et incidents soulevés.

Préambule

La Cour a rappelé dans ce préambule la réglementation internationale en matière d'aviation civile avant de déplorer les limites du système national s'agissant de la prévention des conflits d'intérêts.

Elle a dénoncé l'entorse à la nécessaire coordination des enquêtes administrative et judiciaire, compte tenu de ce qu'un enquêteur du BEA, avec l'accord de sa hiérarchie, est passé outre les dispositions de l'article L 721-3 du Code de l'Aviation Civile pour effectuer seul en France et aux Etats-Unis, des investigations sur le DC 10 de la compagnie CONTINENTAL AIRLINES ayant perdu un wear strip sur la piste de l'aéroport Charles de Gaulle.

Elle a également observé que la mise en place dès l'accident, par AÉROSPATIALE d'un "comité accident" avait été de nature à constituer un filtre important entre les personnes entendues et les intervenants judiciaires.

Six chapitres ont été adoptés par la Cour.

CHAPITRE I : les conditions de la pose et les raisons de la chute de la bande d'usure (ou wear strip) et le rôle de chacun des prévenus.

1. Les conditions de la pose

- le rôle de John TAYLOR

La Cour a confirmé que John TAYLOR, chaudronnier qualifié au sein de CONTINENTAL AIRLINES, avait, lors de l'opération de changement du wear strip inférieur gauche du Fan Reverser Cowl du réacteur n° 3 du DC 10 n° 13067, commis plusieurs fautes de négligence au regard de la réglementation applicable non contestée (tâche 78-32-03 réparation n° 11 - Da 2869),

- non rebouchage des trous antérieurs sur le support et percement aléatoire de nouveaux trous pour une fixation très fragile et non conforme : entraxe non symétrique des alésages,
- non utilisation d'un gabarit rendant l'alignement des trous aléatoire,
- usage d'un mastic silicone, le RTV 106, injustifié et de nature à générer des jeux dans l'interphase entre le wear strip et le support,
- les dimensions de la lamelle irrégulières en sa largeur et trop longue.

La substitution de matériau (lamelle confectionnée en titane) n'est pas fautive au regard de la réglementation applicable.

- le rôle de Stanley FORD

La Cour a infirmé le jugement en ce qu'il avait dit que le mécanicien chef d'équipe n'avait pas l'obligation de vérifier que les travaux exécutés par John TAYLOR l'avaient été conformément aux spécifications du manuel applicable.

Elle a retenu que Stanley FORD n'avait pas, avant de signer l'APRS, satisfait aux prescriptions du Manuel de Maintenance Générale (GMM) de CONTINENTAL AIRLINES, qui lui imposaient de constater quel type de travail devait être effectué, selon quelle procédure applicable pour ensuite certifier que celle-ci avait bien été respectée.

2- Les causes de la chute du wear strip

La Cour a confirmé que la preuve était rapportée que la lamelle retrouvée sur la piste 26 D de l'aéroport avait bien chuté du DC 10 n° 13067 de la compagnie CONTINENTAL AIRLINES.

Au regard des deux expertises diligentées pour donner un avis sur la qualité de la maintenance du DC 10 concerné (ALLIER et IZTUETA - Db 228 et Db 536), la Cour a considéré que le caractère incomplet des documents saisis chez CONTINENTAL AIRLINES et la contradiction existant entre ces deux expertises quant à la qualité de la maintenance en ligne et programmée, n'apportaient nullement la preuve du grief tiré de l'existence d'une mauvaise maintenance.

En particulier, la Cour a retenu que les griefs relatifs à :

- la suppression de l'indicateur de vibrations,
- la non émission d'un service bulletin,
- l'absence de gabarit,
- le mauvais état du support nacelle,

n'étaient pas fondés et que pour celui visant les problèmes de réglages des capots, il existait un doute.

En effet, la Cour a jugé inacceptable que dans une affaire d'une telle importance, une juridiction du second degré puisse se prononcer pour étayer un grief, sur la base de photographies dont l'auteur n'a jamais été entendu (l'enquêteur du BEA) et sur la base d'essais réalisés dans de mauvaises conditions (essai des nacelles sur un DC 10 témoin non compatible).

La Cour a jugé que :

- la bande d'usure était tombée le 25 juillet 2000, après que les rivets aient été arrachés en traction lors de l'atterrissage la veille en raison des turbulences ayant amené le capot arrière à s'insérer sous le wear strip,
- cette perte ne résulte pas d'un vice de conception tel que l'alléguait la défense de CONTINENTAL AIRLINES, imputable à GENERAL ELECTRIC,
- l'arrachement était dû à la très mauvaise fixation du wear strip sur le support.

La Cour a considéré que le fait que cette lamelle soit dépourvue de bord tombé a pu faciliter l'insertion du capot arrière entre le wear strip et son support, et provoquer un effet guillotine.

L'existence d'un tel bord tombé n'était pas rendu obligatoire par le constructeur.

Chapitre II. Les caractéristiques de l'aéronef CONCORDE

La Cour a exposé les particularités techniques de Concorde avant de rappeler le contexte réglementaire qui lui était spécial.

En effet, cet aéronef a été certifié au moyen d'un règlement unique TSS Standard qui traite des objectifs de navigabilité et des analyses ou évaluations de sécurité de systèmes.

Dans son chapitre III, la Cour a examiné les caractéristiques des événements survenus sur la flotte Concorde durant son exploitation en service, au travers des trois périodes de temps étudiées par le Tribunal et confirmé que durant ses 25 ans en service, 6 d'entre eux avaient causé des dégâts structuraux (perforations de la voilure dont des réservoirs de carburant) consécutivement à des éclatements de pneus.

L'Avocat Général faisait remarquer lors de ses réquisitions que si Concorde avait volé autant d'heures que l'A320, l'accident de Washington serait survenu le 5^{ème} jour de son exploitation et l'accident de Gonesse le 30^{ème} jour (Concorde avait parcouru 220.000 heures en 25 ans, soit le même nombre que l'A320 en un mois).

Au chapitre IV, la Cour a étudié l'accident.

Comme le tribunal, la cour a retenu qu'aucun élément ne faisait la démonstration d'un lien de causalité entre l'absence d'entretoise, le surpoids de l'appareil et l'accident, et que l'état des pneus, moteurs et commandes de vol était conforme ; enfin la Cour a jugé que le comportement de l'équipage ne pouvait faire l'objet d'aucune critique compte tenu de ce qu'à aucun moment il n'avait été en mesure de maîtriser une situation incontrôlable.

Elle a confirmé ce qu'avait retenu le Tribunal quant à la cause de l'éclatement du pneu n° 2 (son passage sur la lamelle d'usure perdue par le DC 10 quatre minutes auparavant) tel que cela résulte des expertises techniques qui sont probantes.

Elle a confirmé que la destruction de l'intrados avait été consécutive à cet éclatement.

La Cour retient que l'arrachement du réservoir a été provoqué par la conjonction d'impacts perforants et non perforants suite à l'explosion du pneu n°2 et que cette explosion a libéré une énergie cinétique suffisamment importante (alliant vitesse tangentielle et vitesse du souffle) en l'état de la masse des débris qui a été transmise à la structure du réservoir plein de carburant entraînant sa déformation puis sa rupture.

Contrairement à ce qui était soutenu par la défense et qui a été adopté par le Tribunal, le phénomène appelé "Mode 2" était connu en sciences physiques et n'existe pas en tant que tel. Il n'est que la suite aboutie d'un même phénomène consécutif à un ou plusieurs impacts sur l'intrados.

S'agissant de l'inflammation du carburant, la Cour confirme qu'elle a fait suite à la rupture du réservoir n°5, qu'aucune fuite de carburant pouvant provenir du réservoir n°2, n'a pré-existé à celle ayant laissé sa trace à 1840 mètres du seuil de la piste 26 D et donc, qu'aucun incendie n'a pu naître d'un mélange air-carburant au contact de la réchauffe, telle que cette hypothèse a été évoquée par la défense.

La Cour considère qu'aucune certitude ne peut être acquise concernant l'origine de la mise à feu compte tenu du manque de preuve lié à la destruction thermique et la carbonisation ; Toutefois, la Cour privilégie comme sources de l'inflammation : celle consécutive à un arc électrique dans le puits de train, vérifiée à plusieurs reprises lors des essais effectués à Warton (Grande-Bretagne) après l'accident, ainsi que celle provoquée par le carburant tombant sur les freins chauds du Concorde (le 25 juillet, il faisait chaud, l'avion était très lourd, il avait un vent arrière et devait donc rouler plus longtemps avant la rotation), hypothèse souvent évoquée dans le passé.

Au chapitre V, la Cour a étudié le suivi de navigabilité du Concorde et les actions et réactions des acteurs de la navigabilité (constructeurs, compagnies exploitantes et autorités administratives), tant après l'accident de Washington que postérieurement aux incidents de 1981, 1985 et 1993.

Elle a observé :

en règle générale, que :

- le BEA n'avait émis aucune autre recommandations durant l'exploitation de Concorde que celles prises après l'accident du 9 août 1981 en dépit des événements consécutifs aux éclatements de pneumatiques et leurs conséquences,
- l'enquête administrative relative à l'accident du 14 juin 1979 à Washington avait été menée dans un contexte de pression politique selon l'enquêteur concerné, et confirmation par son chef hiérarchique,
- les démarches entreprises par l'exploitant et le constructeur français pour équiper Concorde en pneumatiques à technique radiale dans les années 1980, ont été abandonnées pour un motif strictement financier, et n'ont jamais été reprises avant l'accident,
- la question du renforcement de l'intrados de la voilure à l'ordre du jour courant 1979 à la suite de l'accident de Washington, a été abandonnée sans faire l'objet de travaux ou d'études, et en dépit des résultats des deux séries d'essais de tirs de morceaux de pneus sur intrados connues au plus tard en mai 1980,
- ces essais, effectués sur réservoirs vides, apportaient l'information que dans certaines configurations (poids et vitesse du projectile, épaisseur de l'intrados), se produisaient, dans 3 cas sur 6, arrachement du panneau après pénétration du projectile dans le réservoir pour un fonds de maille d'une épaisseur de 1,2 millimètres. Les trois autres tirs produisaient à vitesse supérieure un arrachement pour un fonds de maille de 2 millimètres,
- une note de synthèse émanant d'AÉROSPATIALE constituant l'acte de clôture des interrogations sur la protection éventuelle de l'intrados de la voilure, concluait : "la situation actuelle est acceptable et ne nécessite aucune modification ni amélioration de la résistance de l'intrados de la voilure." (Note rédigée entre fin 1979 et mi-1980),
- cette note, dont l'auteur n'avait eu connaissance non des résultats eux-mêmes, mais d'une synthèse, basait sa conclusion sur une étude d'ingénieur qui était réputée démontrer que dans le cas d'impacts de pneus sur un réservoir plein de carburant "la masse de carburant peu compressible au-dessus de la paroi touchée par le projectile empêche le déplacement important de cette dernière et rend la rupture complète de type "réservoir vide" peu vraisemblable ...",
- ni les résultats des essais ni cette note n'ont été portés à la connaissance de l'enquêteur du BEA qui a toutefois été chargé d'aller remettre son rapport "définitif" concernant l'accident de Washington, au Ministre des Transports (rapport portant la date de juin 1980),
- aucun autre essai ou étude n'a eu lieu postérieurement aux mesures adoptées et appliqués sur Concorde suite à cet accident, en dépit des éclatements de pneus et des perforations parfois avec apparition brève de feu qui sont survenus en exploitation jusqu'aux événements de juillet et octobre 1993,

- ces événements faisaient apparaître que d'autres débris métalliques que les jantes (seules considérées par rapport aux mesures adoptées post-Washington), constituaient des impacts secondaires perforants et que des perforations pouvaient survenir à vitesse faible.

La Cour a déploré que les essais, calculs et interprétations qui avaient été réalisés n'aient :

- à aucun moment pris en compte la réalité de l'énergie cinétique susceptible de se développer lors de l'éclatement d'un pneumatique (vitesse du souffle ajoutée à la vitesse de rotation),

- à aucun moment porté sur la possibilité de la survenance du coup de bélier hydraulique avec ou sans perforation alors que le phénomène d'arrachement était déjà présent dans les essais,

- à aucun moment envisagé la réalisation d'essais dynamiques de destructions de pneumatiques qui auraient permis d'évaluer les énergies mises en jeu et d'en déduire les conséquences éventuelles sur la structure du Concorde.

- Le cas de Claude FRANTZEN

La défense du prévenu, sous-directeur technique puis chef du SFACT entre 1979 et 1994, a développé une argumentation juridique au soutien de la confirmation du jugement sollicitée :

- les griefs reprochés au constructeur et au prévenu étaient indissociables,

- les décisions des autorités administratives étaient collégiales,

- le système de délégation de signature existant au sein de la DGAC entraînait une délégation des pouvoirs, le prévenu n'ayant qu'une fonction hiérarchique,

- deux nouveaux griefs auraient été reprochés au prévenu devant la Cour.

La Cour n'a pas fait sienne cette argumentation aux motifs suivants :

- il n'existe pas d'indissociabilité des griefs dès lors que les obligations du constructeur et de l'autorité de contrôle sont bien distinctes et différentes dans leur contenu. Le prévenu peut être jugé en l'absence des prévenus dont le cas a été disjoint par la Cour le 8 mars 2012. L'ensemble du suivi de navigabilité a été étudié durant les débats,

- aucune décision n'était collégiale en dépit de l'existence de deux autorités de certification (Française et Britannique), chacune d'elle devant être satisfaite au regard de sa propre réglementation,

- la délégation de signature n'entraînait pas délégation automatique de pouvoirs, dès lors que des éléments du dossier démontrent que Claude FRANTZEN avait conservé ses prérogatives, pouvoirs et habilitation à demander des comptes,

- les deux griefs qualifiés de nouveaux par la défense étaient déjà dans le débat dès l'information judiciaire.

Toutefois, la Cour, observant que l'un d'eux n'ayant été formellement repris ni dans l'ORTC ni dans les réquisitions orales de Monsieur l'avocat général, a considéré ne pas devoir le retenir à l'encontre du prévenu.

Il s'agit du grief tiré de l'inadaptation du TSS à la vie en service de Concorde (réservoirs situés autour de la baie de train principal non inclus dans les pièces et équipements devant être protégés au terme du TSS 5.6 paragraphe 9.11, fuites de carburant des réservoirs structuraux non prises en compte comme pouvant affecter les entrées d'air, au même titre que celles de liquide inflammable selon TSS n°6.2, l'ingestion de corps étrangers ne concernait que les oiseaux TSS 6.6 paragraphe 2.4, aucune exigence sur la protection des réservoirs contre les impacts).

La Cour a retenu qu'il pouvait être reproché à Claude FRANTZEN, en l'état des informations qu'il détenait et de celles qu'il n'avait pas obtenues :

- de n'avoir pas demandé ou exigé des justifications des travaux relatifs à une protection éventuelle de l'intrados officiellement en cours,
- constatant l'absence de justifications, de n'avoir pas proposé ou mis aux débats avec ses interlocuteurs habituels dès 1979, la suspension du certificat de navigabilité de l'aéronef, dès lors que les deux conditions requises telles que décrites par le prévenu, étaient, en l'état de ses informations réunies (non conformité évidente au règlement TSS et la phase post-accident non gérée et ne permettant pas de définir les modifications adéquates),
- de n'avoir pas remis ces questions au débat après les incidents de 1985 et 1993 qui apportaient des éléments nouveaux et alors que Claude FRANTZEN avait identifié les différentes situations à risques dans son arbre "des causes aux risques" réalisé dès après l'accident de Washington.

La Cour a jugé que :

- renforcer la pression des pneus après l'accident de Washington n'avait rien réglé des occurrences d'éclatements de pneus et de leurs conséquences à risques,
- les réponses existaient avant l'année 2000 pour anticiper le mode de rupture du réservoir appelé "Mode 2" par le constructeur, mais selon deux témoins entendus par la Cour, "le processus d'éclatement des réservoirs n'était pas venu à l'esprit", et "on n'a pas pensé au scénario de Gonesse",
- si rien au dossier ne démontre quelle solution de renforcement de l'intrados de la voilure eût été possible dans les années 1980, la preuve est rapportée de ce que la solution du liner de Kévlar installé après l'accident à l'intérieur des réservoirs, était réalisable dès 1990,
- contrairement à ce qu'a soutenu la défense, ce liner n'avait pas uniquement pour vocation de réduire le débit de fuites, mais était prévu pour résister à la déchirure, à l'arrachement et à la perforation dynamique.

Dans le chapitre VI de l'arrêt, la Cour a examiné les fautes qu'elle a retenues, au regard de la loi du 10 juillet 2000 exigeante en terme de démonstrations, dès lors que la réponse doit être apportée aux trois questions suivantes :

- la faute revêt-elle la gravité requise et nécessaire à la faire considérer comme une faute caractérisée ?
- l'auteur de cette faute avait-il la conscience du risque de catastrophe auquel les passagers étaient exposés ?
- cette faute est-elle en lien de causalité certain et continu avec le dommage, c'est-à-dire l'accident ?

Le cas de John TAYLOR

La Cour a considéré que John TAYLOR avait commis une faute caractérisée en l'état des multiples négligences commises dans le même temps pour un même travail ponctuel ressortant de ses compétences techniques et professionnelles. Toutefois, à supposer qu'il ait eu conscience que le wear strip pouvait tomber, ce chaudronnier ne pouvait anticiper le scénario selon lequel une simple lamelle de titane pouvait entraîner suite à l'éclatement d'un pneu, une catastrophe comme celle de Gonesse suite à un enchaînement de cause à effet tel que l'a retenu la Cour. Le jugement sera infirmé en ce sens, la relaxe doit être prononcée à son profit.

Le cas de Stanley FORD

La Cour a jugé que ce mécanicien avait commis une faute de négligence simple, formelle au regard des diligences normales d'un individu placé dans les mêmes circonstances. Cette faute ne présente pas les caractéristiques de la faute caractérisée prévue par l'article 121-3 du Code pénal.

Le cas de CONTINENTAL AIRLINES

La Cour a jugé que parmi les fautes de négligence reprochées à Kenneth BURTT, quatre étaient infondées et le doute devait profiter à la prévenue concernant la 5^{ème} relative aux problèmes de réglage de capots. La relaxe de ce chef est donc acquise.

En revanche, la faute simple reprochée à Stanley FORD est de nature à fonder la responsabilité de la société CONTINENTAL AIRLINES aux termes de la loi du 10 juillet 2000 dès lors que les personnes morales peuvent être déclarées pénalement responsables des dommages causés à autrui quels que soient la gravité de la faute et le caractère direct ou indirect du lien de causalité, si cette faute a été commise par organe ou un représentant.

Constatant l'absence de contrat de travail et de délégation de pouvoir au sein de CONTINENTAL AIRLINES soumise au droit Américain, la Cour devait donc s'interroger sur le fait de savoir si Stanley FORD avait la qualité d'organe ou de représentant de la société qui l'employait, susceptible de fonder la responsabilité pénale de celle-ci.

La Cour a jugé que ce mécanicien ne pouvait être considéré comme ayant cette qualité, mais que, simple délégué de son employeur pour signer l'autorisation de remise en service de l'appareil DC 10, il n'avait aucune prérogative en terme de pouvoir de gestion ou d'organisation des activités de CONTINENTAL AIRLINES dont il était le subordonné enfermé dans les limites de ses attributions, et dont il n'avait pas vocation à engager la responsabilité pénale.

La Cour, infirmant le jugement déféré, a prononcé la relaxe de la société CONTINENTAL AIRLINES, tant du chef des négligence reprochées à Kenneth BURTT que de celui de la faute simple reprochée à Stanley FORD.

Le cas de Claude FRANTZEN

La Cour a jugé que entre 1979 et 1994, Claude FRANTZEN avait commis plusieurs fautes de négligence qui, par leur gravité et leur répétition dans le temps, sont de nature à constituer la faute caractérisée visée par l'article 121-3 du Code pénal.

Toutefois, cette faute n'entretient pas avec l'accident le lien de causalité certain et continu exigé par la loi et la jurisprudence dès lors que :

- la preuve n'est pas rapportée que s'il avait proposé la suspension du certificat de navigabilité aux Directeurs Généraux de l'aviation civile, ceux-ci l'auraient acceptée,
- la preuve n'est pas rapportée de manière certaine que si les pneus BIAS avaient été remplacés par des RADIAL, et si l'intrados avait été renforcé, l'accident du 25 juillet 2000 n'aurait pas eu lieu compte tenu des inconnues qui demeurent notamment concernant l'inflammation du carburant.

En l'absence d'un lien de causalité certain et continu entre la faute et l'accident, le jugement sera confirmé en ce qu'il a prononcé la relaxe de Claude FRANTZEN des chefs de la prévention.

Au terme du travail d'analyse et de synthèse effectué, la Cour souhaite faire les observations générales suivantes :

S'il n'est pas contestable que le chaudronnier et le mécanicien américains ont commis des fautes aux termes des motifs adoptés par la Cour, celle-ci estime qu'il ne saurait toutefois être considéré que la perte du wear strip sur la piste de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle est le seul phénomène majeur qui doit retenir l'attention dans un tel dossier.

La Cour rappellera que les enquêteurs ont retrouvé de nombreux objets d'équipement d'avions sur les bas côtés de la piste 26 D.

La Cour considère que si les FOD sur les pistes d'aéroports ont été dénoncés dès les années 1980, ils ont constitué pour l'aéronef Concorde une menace particulière constante et connue des acteurs de la navigabilité, au travers de 25 années d'exploitation émaillées de nombreuses blessures aux pneumatiques suivies de conséquences plus ou moins graves.

Elle considère inacceptable que cet aéronef ait pu conserver son certificat de navigabilité sans que les mesures qui s'imposaient ne fussent prises tant au niveau du changement des pneumatiques que de la protection de ses réservoirs les plus exposés.

La Cour considère que des facteurs liés à la dualité des autorités administratives et des constructeurs, la mauvaise qualité de l'organisation française relative à la certification et au suivi de navigabilité, les rapports de force tant en interne au niveau français qu'entre les deux pays au niveau politique, ainsi que les préoccupations économiques et financières récurrentes ont participé à un suivi de navigabilité qui n'a pas été à la hauteur de l'exceptionnelle technologie qui a permis la réalisation du projet Concorde.

La Cour considère enfin que cet aéronef a été vécu comme une sorte de boulet, sur un plan purement économique, mais aussi en fonction de ses exigences techniques très élevées qui sont apparues au fil du temps en exploitation, et devant lesquelles les uns et les autres, bien que conservant chacun leur pouvoir et leur liberté d'initiative et d'action, semblent s'être confortés dans une acceptation résignée d'une situation à laquelle il était nécessaire de remédier ou à laquelle il fallait mettre un terme.