


Rubrique :	Pge : 1, 30-35	
France	1/6	

Concorde L'exploit des page 30 gendarmes

Concorde L'exploit des par Franck Hériot gendarmes

Résurrection *Un an après le crash de Gonesse, le 25 juillet 2000, le Concorde va revoler. British Airways et Air France ont annoncé une reprise des vols, en septembre et octobre prochains. Pour la première fois, le récit détaillé d'une enquête extraordinaire.*

Il faut avoir franchi la porte du hangar de la base aéronavale 250 de Dugny, en Seine-Saint-Denis, en face de l'aéroport du Bourget, pour comprendre l'ampleur de la tâche qui attendait les enquêteurs au lendemain de cette catastrophe pas comme les autres.

C'est ici, dans ce bâtiment de tôle ondulée battu par les vents, que dorment depuis un an les milliers de débris du Concorde F.BTSC "Sierra Charlie". Un spectacle de désolation, de pièces métalliques pulvérisées, de fragments calcinés, de tronçons de fuselage sur lesquels on distingue encore les dernières lettres bleues du sigle "Air France". Un puzzle

tragique qu'il a fallu patiemment reconstituer, après avoir identifié et étiqueté chaque pièce, à partir d'un enchevêtrement de métal qui paraissait pourtant inextricable.

Quand ce mardi 25 juillet 2000, à 16 h 45, le capitaine Xavier Mulot, aujourd'hui commandant, est alerté à son domicile, il ne lui faut que quelques secondes pour mesurer l'ampleur de la mis-

sion qui l'attend, lui et les hommes du GTA, la gendarmerie du transport aérien. Cette unité peu connue a la particularité d'être composée de spécialistes aéronautiques. Tous les gendarmes qui y

sont affectés sont passés par l'Enac, l'Ecole nationale de l'aviation civile. Certains ont leur qualification de contrôleurs aériens, presque tous ont leur brevet de pilote. A leur palmarès, les catastrophes du mont Sainte-Odile, d'Habsheim, de Lorient, et la centaine d'accidents d'avion qui surviennent chaque année en France, sans compter quelques interventions à l'étranger, notamment en Afrique.

Trois heures d'efforts pour circonscrire l'incendie

Difficile d'imaginer que l'enquête ju-

Valeurs

ACTUELLES

Rubrique :	Pge : 1, 30-35
France	2/6

judiciaire ne leur soit pas "naturellement" confiée. Ils travailleront sous l'autorité de trois juges d'instruction nommés par le procureur de Pontoise.

Tous les secours du département sont mobilisés. Les pompiers du Bourget arrivent les premiers sur place. Bientôt, plus de quatre cents personnes se massent autour de l'épaisse colonne de fumée. Les ambulanciers du Samu assistent impuissants à la scène. Ils ont compris. Ils savent qu'il n'y aura aucun survivant.

L'incendie est circonscrit aux alentours de vingt heures, après trois heures d'efforts et 180 000 litres d'eau. Comment décrire le spectacle qui se dessine lentement à travers les épaisses volutes de fumée blanche qui finissent de se dissiper ? C'est l'enfer sur une bande de trente mètres de large et longue d'une centaine.

Pour les gendarmes, désormais chargés de l'enquête judiciaire, les minutes qui suivent vont être consacrées au balisage de cette bande de terre calcinée, comme pour une scène de crime. Il s'agit de découper le site en une multitude de carreaux de vingt mètres sur vingt. Ainsi, les enquêteurs sauront à quel endroit précisément chaque pièce, chaque objet, chaque corps aura été trouvé. C'est évidemment capital dans toute procédure, a fortiori dans celle-ci quand il faudra déterminer les causes de l'accident, et les éventuelles responsabilités.

Il est parfois des détails qu'il faut régler rapidement, au risque de gripper la machine. « On n'imagine pas, par exemple, se souvenir le commandant Mulot, le nombre d'hectomètres de tresses (ces bandes blanches et rouges délimitant la zone en cause) qu'il a fallu pour un tel "carroyage", ou balisage. Et cela ne se trouve pas en quelques minutes. »

86 des 113 victimes identifiées au bout de trois jours

Il est vingt heures. Une quarantaine de gendarmes de la cellule d'identification des victimes de catastrophe, vêtus de blouses blanches, sont les premiers à parcourir le périmètre du crash, luttant contre l'odeur insoutenable de kérosène

brûlé. Au milieu de milliers d'objets, de débris de toutes sortes, carreau par carreau, aidés des pompiers, ils doivent repérer les corps, parfois ce qu'il en reste, et marquer chaque emplacement d'un cône rouge et blanc. Un cône, une victime... Bientôt apparaît une forêt de champignons, dont les couleurs criardes jurent dans ce tableau noirci par le feu. Ce sont les premiers pas de l'enquête que supervise le procureur adjoint de Pontoise, Elisabeth Senot.

Méthodiquement, les corps sont relevés en présence d'un OPJ (officier de police judiciaire) et d'un technicien d'investigation criminelle qui prend des photographies. Les dépouilles sont ensuite dirigées vers une tente érigée par la Croix-Rouge, où elles sont prises en compte juridiquement. Combien sont-elles ? Combien y avait-il de clients ou de salariés dans l'Hôtelissimo sur lequel s'est écrasé le Concorde ?

Rares sont les endroits capables de recevoir autant de victimes. De surcroît, il faut réquisitionner les voies et les moyens de transport. Une logistique colossale. Le capitaine Mulot cherche une patinoire, possibilité souvent envisagée en cas de catastrophe. Mais ce sera inutile : l'IML, l'Institut médico-légal de Paris, propose son aide. Le ballet funèbre, entre Roissy et Paris, s'achèvera au bout de trois jours. 86 des 113 victimes sont alors déjà identifiées. A enquête exceptionnelle, résultats exceptionnels : une semaine plus tard tous les occupants du vol AF 4590 seront rendus à leur famille.

Des résultats d'autant plus étonnants qu'il faut parallèlement déterminer les causes de l'accident et les responsabilités. En même temps que les corps, les trois boîtes noires doivent être également retrouvées. « L'une d'elles, le "CVR" (cockpit voice recorder), contient les enregistrements des conversations en cabine. Elle nous donne une première orientation, explique le commandant Mulot, mais elle est aussi très importante pour la saisine, car s'il s'agit d'un attentat, nous ne sommes plus compétents, et l'enquête est confiée à la DNAT (division nationale anti-terroriste). »

Les gendarmes ne sont pas les seuls à tenter de retrouver les boîtes noires.

Une dizaine d'experts du BEA (bureau d'enquêtes accidents) sont également sur les lieux.

D'autres équipes "mixtes" ont déjà ratisé la piste 26 R d'où a décollé le "Sierra Charlie". Rien n'a été laissé au hasard. Pas le moindre détail qui n'ait été photographié. Pas le moindre objet qui n'ait été relevé ; de nombreuses pièces métalliques, des morceaux de réservoir et les fameux débris de pneus, qui aideront les experts à résoudre l'énigme de cet accident hors du commun.

Deux enquêtes, deux logiques

Le BEA, qui dépend du ministère des Transports, va se concentrer sur le scénario technique de la catastrophe, sans se préoccuper de la démarche "judiciaire" des gendarmes et des juges. Deux logiques différentes. Des intérêts parfois divergents. Ce qui donnera lieu à quelques "mises au point".

Ce fut le cas, lorsque les enquêteurs civils publient la photographie de la lamelle qui serait à l'origine de l'éclatement d'un des pneus du train d'atterrissage. A ce moment-là, personne ne savait d'où provenait cette pièce. En la publiant, le BEA risquait d'alerter le constructeur et de mettre ainsi en péril la procédure judiciaire. Pour les gendarmes et les magistrats, cela équivaut à une violation du secret de l'instruction !

Là encore, c'est un travail de fourmi qui démarre pour retrouver l'origine de cette lamelle. Tout laisse supposer qu'elle provient d'un avion. Il faudra donc recenser tous les appareils qui ont décollé avant le Concorde sur la même piste : pas moins de 487 avions de 92 compagnies et de quinze constructeurs différents !

Finalement, c'est grâce au flair de l'un des experts du BEA et à un voyage éclair aux Etats-Unis que l'origine de la lamelle est découverte. Elle est tombée du réacteur d'un DC10 de Continental Airlines qui l'a perdue. Les juges en sont avertis le 5 septembre.

L'enquête est aussi exceptionnelle par le nombre d'auditions, de témoignages que vont devoir enregistrer les

Valeurs

ACTUELLES

Rubrique :	Pge : 1, 30-35
France	3/6

gendarmes ; tous les personnels de l'aéroport censés avoir vu le crash, ceux d'Air France qui ont préparé le vol, la centaine d'ouvriers qui travaillaient à la construction du futur terminal 2E. Et puis, il y a les témoins extérieurs. Un numéro Vert est mis en place. Il recevra plus de mille cinq cents appels, qu'il faut à chaque fois vérifier ! *Idem* pour les lettres anonymes ; un classique. Une quinzaine au total, qui accusent tel mécanicien de malveillance, tel ou tel pays d'avoir commandité un attentat. Il est question notamment d'un tireur d'élite qui aurait fait exploser le Concorde. Une autre, écrite en cyrillique, accuse Israël. Elle est même passée par l'ambassade de Russie à Paris. Elle sera remise à la DST.

Au total, plus de cinq cents auditions. Chacune sera analysée, recoupée par un logiciel spécial, Anacrim, qu'utilise la gendarmerie depuis quelques années.

Outre les pièces de l'épave, les gendarmes doivent aussi répertorier tous les effets personnels. Certains portefeuilles contiennent plusieurs millions de francs en billets de banque. Rien d'étonnant, la clientèle de ce vol était fortunée. Les passagers appartenaient au gratin de l'industrie allemande. Ils se rendaient dans les Caraïbes pour une croisière d'un mois. Prix du billet aller-retour (tout compris) : environ 100 000 francs...

Mais il y a surtout les bijoux. Cinq cents bijoux, souvent de grande valeur, dont il va falloir retrouver les propriétaires, puis les héritiers ! La tâche paraît insurmontable pour les objets retrouvés sur les lieux du crash. Les colliers, les bagues, les boucles d'oreille et autres bracelets sont d'abord confiés à un grand bijoutier parisien, chargé de leur rendre tout leur éclat. Une fois nettoyés, ils seront photographiés et numérisés sur un cédérom. La plupart ont retrouvé leurs propriétaires grâce aux proches qui ont pu les identifier. Mais pour cela, les enquêteurs ont

dû parfois aller jusqu'en Allemagne retrouver la trace d'employés de maison, seuls capables de reconnaître tel ou tel objet ayant appartenu à leur patron ou patronne.

Il y aura plusieurs opérations de ratissage sur les lieux du crash. Quatre au total. La dernière a eu lieu le lundi 28 mai. La terre a été retournée sur une trentaine de centimètres, puis chauffée et tamisée.

Une montre, un collier, un bracelet ont encore été retrouvés. Ce sont les derniers objets, ultimes témoignages du drame, qui seront arrachés à la glaise.

En effet, depuis le début de ce mois de juillet, un an après la catastrophe, les opérations de dépollution ont commencé : il s'agit de pomper les vingt tonnes de kérosène qui n'ont pas brûlé et sont encore emprisonnées dans le sous-sol, menaçant la nappe phréatique. L'opération ne sera pas achevée avant plusieurs mois.

Peu à peu, jour après jour, les cinq mille pièces et débris du Concorde "Sierra Charlie" s'entassent dans le hangar de Dugny.

250 hommes mobilisés au début de l'enquête

Dès la fin de la première semaine, le capitaine Muloit fait un rapide calcul ; il a été sur le pont pendant près de cent soixante heures, consacrant une partie de ses nuits à concevoir le logiciel qui recevra toutes les informations concernant l'enquête : les 3 500 scellés, les 30 000 photos et croquis, les 1 500 pièces de procédure et les 500 auditions !

Le 3 août 2000, la cellule Concorde 95 est créée. Elle est directement placée sous l'autorité des magistrats. Xavier Muloit rapatrie des officiers de police judiciaire des quatre coins de la France, mais aussi des spécialistes aéronautiques appartenant à la gendarmerie. Ils arrivent de Nice, Montpellier, Toulouse, Bordeaux, Nantes. Chaque jour, au début de l'enquête, deux cent cinquante hommes sont au travail. Ils resteront à Dugny jusqu'au 31 mars dernier. Aujourd'hui, ils ne sont

plus qu'une soixantaine.

Tout cela suppose une logistique sans faille pour loger, nourrir et transporter tous les jours ces équipes d'enquêteurs.

Durant des mois, ils ont dû notamment reconstituer, étape par étape, toute l'aile gauche de l'appareil (*photo page 33*) sous laquelle le feu s'est déclaré. Une fois formellement identifié, chaque débris a rejoint un second hangar, où il a été soigneusement étiqueté, puis classé avant d'être placé sous scellés. Il faudra quelque trois mille heures de travail aux techniciens de l'IRCGN (Institut de recherche criminelle de la gendarmerie) pour assembler ce puzzle géant !

De même, les ruines de l'hôtel Hôtellissimo, sur lequel s'est écrasé le Concorde. Elles ont été rapatriées à Dugny. Elles y attendent la fin de l'enquête, abritées sous une immense bâche.

Si l'enquête du BEA est sur le point de s'achever, celle des gendarmes ne le sera pas avant plusieurs mois. Le "temps" judiciaire a son propre rythme. « Comme dans n'importe quelle autre enquête toutes les hypothèses doivent être envisagées, quitte à les refermer par la suite », explique le commandant Muloit.

Les trois experts désignés par les magistrats ne devraient pas rendre leur rapport définitif avant la rentrée. Les trois juges d'instruction de Pontoise pourront alors envisager d'éventuelles mises en examen d'ici à la fin de l'année. Peut-être en même temps que la reprise des vols commerciaux du "plus bel oiseau dessiné par l'homme".

Valeurs

ACTUELLES

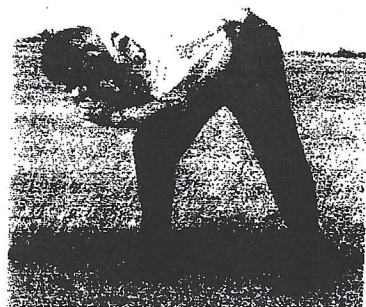
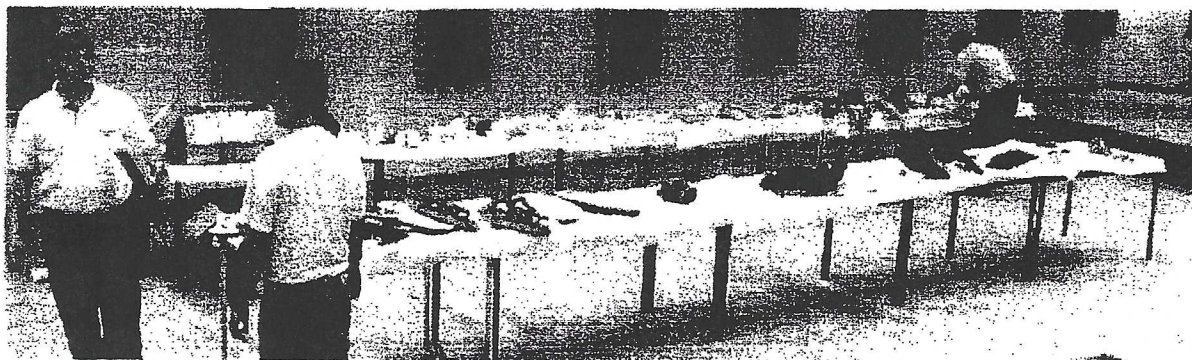
Rubrique :	Pge : 1, 30-35
France	4/6

Indemnisations en un temps record

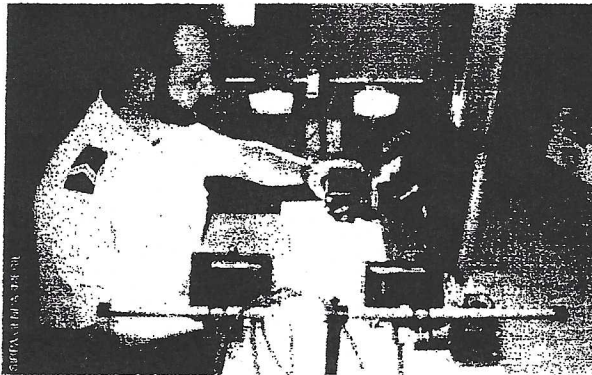
> 730 proches des passagers du Concorde ont été indemnisés. Ils se partagent 120 millions de dollars. « En une année, c'est un exploit d'avoir satisfait les représentants

de "92 % des victimes", selon M^r Fernand Garnaut, l'avocat des assureurs d'Air France et des autres entreprises impliquées dans l'accident. En général,

il faut trois à cinq ans pour régler ce genre de contentieux. Ici, les entreprises se sont regroupées. Elles ont joué la carte de la négociation pour éviter un procès aux Etats-Unis. »



Un gendarme photographiant une pièce métallique sur la piste 26R.



Ci-dessus, les scellés d'objets qu'il a fallu identifier. Ci-contre, un technicien de l'Institut criminel de la gendarmerie photographie un bijou qui sera ensuite numérisé sur un cédérom.