



AS/Jur (2007) 48 rev
4 octobre 2007
ajdoc48 2007rev

Commission des questions juridiques et des droits de l'homme

Demande d'enquête afin d'élucider les allégations selon lesquelles le décès de M. Trajkovski, ancien Président de « l'ex-République yougoslave de Macédoine » serait suspect

Note d'information

Rapporteur: Mr Andreas Gross, Suisse, Groupe Socialiste

Résumé

- A. Historique de la procédure
- B. Résultats de la visite exploratoire à Skopje (9-13 juillet 2007)
 - I. Conclusions sommaires
 - II. Motifs éventuels d'une tentative d'assassinat
 - III. Contradictions et incohérences de l'enquête officielle
 - i. Découverte de l'épave 26 heures après la perte de contact*
 - ii. Objets personnels ayant échappé au feu et corps légèrement brûlé du chef des gardes de corps*
 - iii. Boîte noire : disparition de 18 secondes d'enregistrement ?*
 - iv. Autres aspects relatifs à l'avion, aux pilotes et au contrôle aérien*
- C. Conclusions et propositions

Annexe: Programme de la visite d'information de M. Andreas Gross à Skopje les 10-13 juillet 2007

A. Historique de la procédure

1. Lors de sa réunion du 16 avril 2007, le bureau a transmis à la Commission des questions juridiques et des droits de l'homme pour consultation sur un éventuel suivi une proposition de résolution que j'ai présentée avec des collègues pour demander une enquête sur les circonstances suspectes du décès de l'ancien Président de « l'ex-République yougoslave de Macédoine »*, Boris Trajkovski (Doc 11172, du 1^{er} février 2007).

2. Lors de sa réunion du 14 mai 2007, la Commission des questions juridiques et des droits de l'homme m'a demandé de me rendre sur place pour obtenir des informations supplémentaires et de lui présenter un mémorandum pour qu'elle puisse répondre à la demande du bureau.

3. Comme on me l'a demandé, je me suis rendu à Skopje du 10 au 13 juillet 2007 pour y mener une mission d'information, accompagné du secrétaire de la commission, M. Günter Schirmer (programme en annexe). Je tiens à remercier les autorités macédoniennes, notamment la délégation à l'Assemblée parlementaire et son secrétariat, pour l'efficacité de l'organisation de la visite, qui m'a permis de m'entretenir longuement avec les plus hauts responsables politiques du pays (le Président et le Premier ministre) ainsi qu'avec des experts compétents au sein des ministères de l'Intérieur et de la Justice, avec le Procureur général et son adjoint mais aussi les directeurs concernés des services nationaux de sécurité et de renseignement. J'ai également rencontré des membres de la famille et certains proches collaborateurs de l'ancien Président ainsi que des journalistes d'investigation macédoniens ayant enquêté de leur côté. Je remercie tout particulièrement M. Füglistner, ambassadeur de Suisse à Skopje, et M. Hauser, attaché de la police fédérale à l'ambassade de Suisse, qui m'ont donné des indications précieuses pour comprendre le contexte politique et la situation des médias à Skopje.

B. Résultats de la visite exploratoire à Skopje (10-13 juillet 2007)

I. Conclusions sommaires

4. Les informations que j'ai recueillies et mes échanges avec de nombreux interlocuteurs à Skopje m'ont convaincu qu'il est nécessaire de continuer d'enquêter afin de faire toute la lumière sur les causes du crash aérien qui a coûté la vie à l'ancien Président Trajkovski et à huit autres personnes le 26 février 2004. Telle est également la volonté expresse des dirigeants politiques du pays, toutes tendances politiques confondues, qu'il s'agisse du Président (socialiste), du Premier ministre (conservateur) ou des parlementaires des différents groupes avec lesquels je me suis entretenu.

5. D'une part, je n'ai pas réussi à discerner en Macédoine, et encore moins dans la communauté internationale, des personnes ou groupes qui auraient eu des raisons sérieuses de tuer M. Trajkovski (voir le chapitre II ci-dessous). D'autre part, j'ai été frappé par le nombre d'incohérences et de contradictions dans l'enquête officielle¹ sur les causes du crash, notamment en ce qui concerne les 24 à 26 heures qui ont suivi l'accident (voir le chapitre III ci-dessous). Même dans l'hypothèse d'un complot contre Boris Trajkovski dans son pays (voir le chapitre III ci-dessous), il est difficile d'imaginer comment les conspirateurs auraient pu exercer sur les autorités responsables de Bosnie-Herzégovine, et notamment sur les troupes de la Force de stabilisation de l'OTAN (SFOR) qui contrôlaient l'aéroport à l'époque, une influence susceptible de leur permettre d'obtenir les complicités nécessaires pour dissimuler leur forfait.

6. Ma première impression est donc que le crash était très probablement de nature accidentelle, malgré certains éléments qui indiquent que, contrairement aux conclusions de l'enquête officielle, la responsabilité des pilotes n'est pas seule en cause, mais qu'il peut aussi y avoir eu de la part de la SFOR des négligences ayant entraîné des tentatives de dissimulation des véritables causes de l'accident.

* Dans le présent document le terme "Macédoine" est utilisé à titre descriptif et pour des raisons de convenance du lecteur et ne préjuge pas de la position de l'Assemblée sur la question du nom de l'Etat.

¹ Ministère des communications et des transports de Bosnie-Herzégovine, Direction de l'aviation civile, rapport concernant l'accident d'un Beechcraft Super King Air 200, Z3-BAB, à Mostar (Bosnie-Herzégovine), le 26 février 2004, élaboré par la commission d'enquête sur l'accident (version finale du 27 avril 2004, numéro de référence : 01-293.8-292-116/04 – appelé « rapport d'enquête officiel » dans le présent document (copie en possession de Andreas Gross)

II. Motifs éventuels d'une tentative d'assassinat

7. Quelles que soient leur place sur l'échiquier politique et leur appartenance communautaire – slave macédonienne ou albanaise –, tous mes interlocuteurs étaient d'accord pour dire que le Président Trajkovski était un dirigeant honnête, très respecté. Il jouissait d'une excellente réputation en sa qualité d'homme de compromis (particulièrement entre les deux principales communautés de la Macédoine), défenseur d'une bonne gouvernance (fermement opposé à la corruption) et inspiré par de fortes convictions chrétiennes (membre de l'église évangélique méthodiste).

8. Plusieurs interlocuteurs de la mouvance socialiste ont attiré mon attention sur le fait qu'avant la mort de Boris Trajkovski, son propre parti avait pris ses distances avec lui. Le leader conservateur et ancien Premier ministre, Ljubco Giorgievski, avait notamment déclaré en public que soutenir la candidature à l'élection présidentielle de Boris Trajkovski avait été sa « plus grosse erreur politique » en raison de son manque de fermeté à l'égard de la minorité albanaise du pays. Des responsables politiques des deux camps m'ont dit que, d'après les sondages, Trajkovski était au plus bas dans l'opinion de la population (sous la barre des 10 %) à l'approche des élections qui devaient se tenir dix mois après le crash. Seuls des amis proches et des parents du défunt pensaient que les sondages étaient manipulés. Ils ont néanmoins reconnu que Boris Trajkovski était « isolé » politiquement, notamment à cause de sa religion² et de ses positions tranchées contre la corruption. Le Premier ministre, Nikola Gruevski, affirme qu'alors même que les médias publics menaient une campagne acharnée contre Boris Trajkovski, il avait proposé à ce dernier d'être le candidat du parti aux élections suivantes à condition de remonter dans les sondages. Il a ajouté que le Président s'était engagé dans une bonne campagne de relations publiques avant de mourir. Plusieurs interlocuteurs ont dit, avec des sous-entendus assez critiques, que les représentants de la communauté internationale avaient exercé d'importantes pressions à Skopje pour assurer un second mandat à M. Trajkovski. Immédiatement après l'accident aérien, toutes les forces politiques ont fait l'éloge du Président décédé, suscitant des accusations d'hypocrisie.

9. Les amis et la famille de Boris Trajkovski ont dit que, dans les jours qui ont précédé le voyage fatal, il se sentait déprimé et inquiet. Selon eux, il avait déjà été victime de plusieurs tentatives d'assassinat, notamment un grave accident de voiture provoqué par le sabotage des freins quelques mois avant sa mort. Mes interlocuteurs au ministère de l'Intérieur ont confirmé la réalité de cet accident, survenu avec la voiture blindée officielle sur une route montagneuse conduisant à Ohrid, auquel le Président a survécu grâce à la solidité du véhicule qui a fait plusieurs tonneaux. Ils pensent que d'autres tentatives d'assassinat ont été créées de toutes pièces par le chef de la sécurité (garde du corps) de Trajkovski pour gagner sa confiance. On s'était aperçu du manque de fiabilité de ce chef de la sécurité, qui avait été remplacé quelque temps avant le tragique accident. Boris Trajkovski avait confié à un ami proche – qui souhaite conserver l'anonymat pour l'instant – les noms des quatre « ennemis » qu'il redoutait le plus, notamment celui d'un homme d'affaires qu'il aurait critiqué pour avoir tiré profit d'une certaine privatisation dans le domaine des télécommunications.

10. Les tentatives d'assassinat à l'encontre de responsables politiques en Macédoine ne sont hélas pas rares. Outre l'accident de voiture de Boris Trajkovski, le premier Président de la République, Kiro Gligorov, a aussi été la cible d'un attentat à la bombe (manqué) et le Premier ministre m'a informé qu'il avait ordonné, fin 2006, la réouverture de l'enquête sur l'assassinat d'un ancien ministre de l'Intérieur (par ailleurs son cousin).

11. J'ai demandé, non sans quelque provocation, à mes interlocuteurs, s'ils avaient une idée des raisons qui auraient pu pousser quelqu'un à souhaiter la mort de Boris Trajkovski. Le Premier ministre avait en tête certains motifs « politiques » mais il ne lui a pas semblé opportun de les révéler. Trois autres personnes ont accusé sans ambages le Premier ministre de l'époque et actuel Président, Branko Crvenkovski, qui au moment de l'accident était sûr que son parti allait perdre les élections alors qu'à titre personnel, il avait besoin de devenir président pour se soustraire à des poursuites judiciaires engagées contre lui pour des faits rendus publics par le magazine Focus³.

² On m'a dit que les Méthodistes forment une petite minorité d'environ 4000 personnes en Macédoine.

³ Crvenkovski a été accusé par Focus d'avoir réalisé des gains exorbitants à la faveur de violations de l'embargo contre la Serbie et passé en contrebande des cigarettes fabriquées à Skopje, transportées à bord d'un avion ukrainien jusqu'à Podgorica et vendues au Monténégro, l'argent ayant été rapatrié à Skopje à bord d'hélicoptères de la police macédonienne. Un autre interlocuteur a fait (« de manière totalement non officielle ») le lien entre Crvenkovski et des privatisations frauduleuses d'entreprises publiques devant aboutir à la création d'une

12. En ce qui me concerne, je ne suis pas en mesure de discerner un mobile d'assassinat convaincant. Ceux qui auraient pu être gênés par l'attitude sans concession de Trajkovski envers la corruption n'avaient rien à craindre d'un Président dépourvu de pouvoirs exécutifs ou judiciaires, et qui, dans la période qui a précédé sa mort, ne cherchait pas à favoriser d'initiative – législative ou autre – en la matière (c'est ce qu'ont révélé les réponses à mes questions précises). Pour ce qui est des nationalistes d'origine macédonienne mécontents qui auraient pu voir en Boris Trajkovski un « traître » trop faible envers les rebelles albanais⁴ ou des partisans d'une « Grande Albanie » qui auraient pu le considérer comme un obstacle à leurs ambitions puisque sa politique de compromis contribuait effectivement à stabiliser le pays, ils n'avaient tous que quelques mois à patienter jusqu'à sa défaite électorale annoncée par les sondages, défaite que la plupart de mes interlocuteurs ont reconnue comme très probable vu le très faible niveau d'opinions favorables dont il jouissait.

13. Cela dit, je suis malgré tout frappé par les différences d'attitudes entre, d'un côté, le Président et ses partisans (au rang desquels, m'a dit le Premier ministre, se trouve le Procureur général) et de l'autre, le Premier ministre et l'équipe chargée de l'enquête au ministère de l'Intérieur⁵. Tandis que les premiers semblent défendre fermement les conclusions de l'enquête officielle – l'accident dû à une erreur de pilotage et au mauvais temps –, les derniers critiquent ouvertement cette enquête et le Procureur général qui, d'après eux, essaie de « bloquer » leur contre-enquête. Ces différences peuvent s'expliquer par des considérations en partie politiques et par l'espoir des uns et des autres de tirer profit – sur le plan politique – de la persistance des soupçons. Nombreux sont ceux qui, à Skopje, m'ont dit qu'au moins 90 % des citoyens ordinaires pensent qu'on leur cache quelque chose mais ne savent pas qui accuser.

14. Plusieurs membres des milieux politiques m'ont également dit très clairement que, quelle que soit la vérité, ils ne pourraient jamais – ni eux, ni aucun gouvernement au pouvoir à Skopje – pointer publiquement du doigt l'OTAN ou la SFOR. Leur pays étant entouré, de leur point de vue, par des voisins hostiles (des « loups » prêts à le dépecer), l'adhésion à l'OTAN est considérée comme une priorité absolue qu'il ne faut en aucun cas compromettre, même si le prix à payer est de ne jamais savoir toute la vérité sur les causes de la mort du Président Trajkovski.

III. Contradictions et incohérences de l'enquête officielle

i. Découverte de l'épave 26 heures après la perte de contact

15. De l'avis de tous les enquêteurs professionnels avec lesquels je me suis entretenu, les premières 24 heures après les faits sont cruciales : plus le temps passe, moins on a de chances de trouver des preuves matérielles et moins elles sont fiables. Le maximum a donc dû être fait pour trouver au plus vite l'avion écrasé non seulement pour cette raison mais aussi et surtout pour répondre à l'impérieuse nécessité de porter les premiers secours aux survivants le plus rapidement possible. C'est là que réside la principale faille de l'enquête officielle : il a fallu aux équipes de recherche environ 26 heures pour localiser l'épave.

16. Les raisons alléguées dans le rapport officiel pour ce délai très inhabituel, à savoir le mauvais temps et le terrain miné, ne résistent pas à un examen minutieux.

17. Il est vrai que le temps était désagréable mais pas assez pour empêcher d'autres avions d'atterrir à Mostar peu après l'accident. Il est également vrai que certains avions qui faisaient route vers Mostar (notamment celui des délégations croate et albanaise qui se rendaient à la même conférence que le Président Trajkovski) ont fait demi-tour après le crash de l'appareil macédonien. D'après la transcription de l'enregistrement des conversations entre la tour de contrôle de Mostar et les pilotes de l'avion présidentiel, ces derniers ont reçu l'autorisation d'atterrir et été informés que la visibilité était d'environ 8 km (avec une légère pluie). Un agriculteur de Strunica, le village natal de

« oligarchie » dont il serait le chef. En sa qualité de Président, Trajkovski empêchait cette oligarchie de s'emparer du « pouvoir absolu ».

⁴ Trajkovski a fait parler de lui en mettant fin à une attaque contre un groupe de rebelles albanais encerclés par les forces de sécurité macédoniennes. Plus tard, il a pardonné certains activistes. Cela a été salué comme un geste de paix courageux par la communauté internationale mais fortement critiqué par les responsables politiques d'origine macédonienne.

⁵ Il y a peu, l'équipe chargée de l'enquête au ministère de l'Intérieur a, comme l'a confirmé le ministère de la Justice, adressé des demandes de coopération judiciaire internationale aux autorités bosniaques (pour interroger les villageois) et françaises (pour interroger les aiguilleurs du ciel). Ces demandes devaient être traitées rapidement par le ministère de la Justice.

Boris Trajkovski, avait dit à M. Cekov, le pasteur méthodiste local, qu'il avait vu à la télévision un reportage diffusé depuis les lieux de l'accident dans lequel on voyait un paysan sortir une vache pour la faire paître. Or tout agriculteur sait qu'on ne fait pas cela par mauvais temps. Il semble donc que les conditions météorologiques n'empêchaient pas de mener des recherches sérieuses, y compris par hélicoptère.

18. D'après les enquêteurs du ministère macédonien de l'Intérieur, il y avait une probabilité qu'aux alentours du lieu de l'accident, le terrain n'ait pas été miné en raison de sa nature rocailleuse et vu que la route d'accès était de toute évidence empruntée fréquemment par les habitants du village voisin, comme en témoignaient les ordures, les réfrigérateurs usagés, etc. qui en jonchaient les abords. Si l'on soupçonnait la présence de mines, il est encore plus étonnant que la très efficace équipe de recherche et de sauvetage bosniaque – qui avait réussi, pendant la guerre, à secourir en quelques minutes un pilote américain qui s'était écrasé en territoire ennemi – n'ait pas été autorisée à s'engager dans la recherche.

19. Je trouve aussi très étrange que les recherches aient été interrompues entre la tombée de la nuit le 26 février et le lendemain matin, 8 heures. L'avion présidentiel avait disparu et les équipes de recherche, y compris la première délégation macédonienne arrivée à Mostar dans la soirée du 26, sont allées se coucher avant de se remettre au travail le lendemain matin, à 8 heures ! Le Premier ministre, M. Gruevski, qui a participé à la réunion du Conseil national de sécurité à Skopje le 26 au soir en tant que responsable de l'opposition, m'a dit qu'il avait proposé d'envoyer une équipe des forces spéciales macédoniennes équipée pour les recherches de nuit mais qu'un général qui assistait à la réunion avait répondu que le pays ne disposait pas de telles forces. Selon M. Gruevski, d'autres généraux contactés à sa demande par des journalistes au cours des jours suivants ont fait des déclarations contredisant celle-ci⁶.

20. Autre raison de s'étonner du délai de 26 heures qui – d'après le rapport officiel – s'est avéré nécessaire pour retrouver l'épave : la tour de contrôle aurait dû connaître la trajectoire de vol de l'appareil, ce qui aurait limité la zone de recherche. On m'a dit que le Premier ministre de Bosnie-Herzégovine, qui attendait le Président Trajkovski à l'aéroport pour l'accueillir, avait vu de ses propres yeux l'avion approcher et tomber. L'accident ne s'est produit qu'à 10 km de l'aéroport. Selon des journalistes que j'ai rencontrés⁷, un témoin a vu un téléphone mobile GSM en état de marche sur les lieux de l'accident. Or quelques minutes suffisent pour localiser ce type de téléphone.

21. Surtout – et cela doit être vérifié d'urgence – des villageois des environs ont dit, devant des caméras de télévision, avoir vu et entendu des hélicoptères sur les lieux peu après l'accident. Le 26 au matin, ces hélicoptères auraient atterri brièvement (suivis de l'arrivée de véhicules tout-terrains transportant des soldats) avant de redécoller. Les villageois auraient même vu des individus s'éloigner tant bien que mal de l'épave. Le Procureur général adjoint a balayé ces allégations, les mettant sur le compte de la recherche du sensationnel, une aspiration à passer à la télévision fort répandue dans les Balkans et qui fait dire n'importe quoi aux villageois. Il m'a tout de même paru bizarre que – d'après ce qu'on m'a dit – les enquêteurs officiels n'aient même pas essayé d'identifier et d'interroger ces témoins. L'équipe du ministère de l'Intérieur doit s'en charger sous peu⁸. Une autre personne, dont le nom m'a été communiqué par un journaliste, a déclaré qu'elle se trouvait sur les lieux de l'accident le 27. Elle a décrit ce qu'elle a vu dans le détail au cours d'une communication téléphonique diffusée en direct à la télévision mais n'a pas encore été interrogée officiellement, alors qu'elle est prête à témoigner.

⁶ Il m'a incité à demander une copie du procès-verbal de la réunion du Conseil national de sécurité, ce que je n'ai pas encore fait à ce jour.

⁷ M. Dragan Pavlovic (dit « Latas »), rédacteur en chef de la chaîne de télévision SITEL TV et du quotidien VECER ; plusieurs interlocuteurs m'ont prévenu qu'on ne pouvait pas toujours faire confiance à « Latas », soutien de longue date de Slobodan Milosevic et détracteur de l'OTAN. « Latas » m'a remis l'enregistrement audio d'une conversation téléphonique diffusée en direct à la télévision à l'époque des faits. Un témoin y décrit ce qu'il a vu sur les lieux de l'accident le 27 février entre 10 heures et 16 heures, avant d'en être chassé par des soldats de la SFOR (il aurait notamment vu « le téléphone mobile en état de marche du directeur de cabinet, l'arme du chef des gardes du corps qui avait servi à tirer une fois, l'herbe non brûlée près des corps carbonisés », etc.). « Latas » a affirmé que bien qu'il ait communiqué le nom du témoin et son numéro de téléphone au ministère de l'Intérieur, ce témoin n'a pas été interrogé par les enquêteurs au cours des trois années écoulées. « Latas » m'a confié le nom du témoin mais m'a demandé de ne pas le divulguer.

⁸ Une demande de coopération judiciaire adressée aux autorités bosniaques est actuellement traitée par le ministère macédonien de la Justice.

22. Il reste à explorer trois autres pistes indiquant que les lieux de l'accident auraient été découverts beaucoup plus tôt que ne le prétend la version officielle.

23. Premièrement, une télécopie aurait été envoyée au cabinet du Président Trajkovski par les autorités bosniaques le 26 au matin, indiquant que l'épave de l'appareil avait été retrouvée avec les corps de neuf personnes à bord. J'ai parlé avec un ancien membre du cabinet du Président qui a confirmé qu'il avait vu ce document de ses yeux. Cependant, lorsque la veuve de M. Trajkovski en a demandé une copie, il avait disparu. On m'a dit aussi qu'environ une heure après la réception de la télécopie, on avait reçu un appel téléphonique d'un représentant officiel du Gouvernement bosniaque qui demandait de ne pas en tenir compte, l'épave n'ayant, en réalité, pas encore été retrouvée.

24. Deuxièmement, le magazine d'information Focus⁹ a publié un soi-disant mémorandum interne des services de renseignement de Bosnie-Herzégovine. D'après ce document, une équipe de recherche bosniaque a découvert les lieux de l'accident le 26 au matin mais n'a pas pu s'en approcher à moins de 100 mètres, tenue à distance par 25 à 30 soldats de la SFOR qui bouclaient la zone. Le Procureur général m'a montré une lettre de son homologue bosniaque, qui concluait que ce mémorandum était un faux car il ne respectait pas la forme habituelle de ce type de document dans les services de renseignement bosniaques (OSS). A mon sens, il faut enquêter plus avant pour établir s'il s'agit d'un document authentique ou d'un faux. Il convient, pour cela, de s'entretenir avec des membres de l'OSS (réorganisé et rebaptisé depuis l'époque où le mémo est censé avoir été produit) et d'essayer d'en identifier les deux auteurs présumés (dont les initiales figurent au bas de la feuille).

25. Troisièmement, un enquêteur du ministère de l'Intérieur prétend savoir que les corps trouvés sur les lieux de l'accident portaient des traces de substances chimiques généralement utilisées par la police scientifique et ce, avant que les enquêteurs officiels ne procèdent aux examens habituels. Cela signifierait non seulement que les corps ont été trouvés avant le début de l'enquête officielle mais remettrait aussi en cause la validité des résultats des examens officiels. Les enquêteurs du ministère de l'Intérieur ont fortement insisté sur ce point.

ii. Objets personnels ayant échappé au feu et corps légèrement brûlé du chef des gardes de corps

26. On m'a dit que les parents des personnes qui ont péri dans l'accident se sont vu remettre certains effets personnels que les passagers de l'avion portaient sur eux (passeport gardé dans une poche poitrine, foulard en soie, montre), qui auraient dû être détruits dans l'incendie dont la violence était telle que, par exemple, le corps du Président Trajkovski, qui pesait environ 130 kg, a été réduit à un amas de chair que l'on m'a décrit visuellement comme pouvant tenir dans un seau.

27. Le Procureur général adjoint a écarté ce problème en alléguant que si ces objets n'avaient pas brûlé, c'est simplement qu'ils n'étaient pas assez près du feu. Leur étonnante préservation (le foulard, dit-on, sentait encore le parfum et non la fumée) alimente certaines « théories du complot » comme celle qui veut que les corps aient été brûlés séparément, non pas lors de l'incendie qui a suivi immédiatement le crash mais après leur découverte et que les objets en question aient été récupérés. De plus, il y a semble-t-il un décalage entre les huit corps carbonisés, qui se trouvaient dans la cabine et dans le cockpit de l'appareil, et les dégâts légers provoqués par l'incendie dans l'avion en général et en particulier sur les instruments de navigation presque intacts. Un expert qualifié devrait être capable d'évaluer la cohérence entre les dégâts causés par l'incendie dans le cockpit et la cabine, l'état des corps calcinés et la préservation de certains effets personnels. Cela étant, le fait même que ces objets aient été restitués aux familles des victimes me plonge dans la perplexité : pourquoi, s'il y a eu une mise en scène de l'accident, son auteur ne les aurait-il pas simplement brûlés aussi ? Le rapport d'enquête officiel¹⁰ donne une explication assez simple du fait que certains objets, y compris des vêtements, n'aient pas brûlé : ils ont pu être arrachés aux victimes au moment de l'impact et projetés assez loin de la partie principale du fuselage qui s'est embrasée.

⁹ Plusieurs de mes interlocuteurs ont dit que Focus était connu pour être un média à sensation peu fiable. L'ambassadeur de Suisse m'a informé que Focus avait aussi publié un faux relevé de compte d'une banque suisse pour étayer une accusation de corruption contre une personnalité politique.

¹⁰ Page 28 : « A l'instar de la pointe avant du fuselage qui a subi d'importants dégâts, le cockpit a été endommagé, comme le montrent certains fragments de vêtements des membres de l'équipage découverts à l'extérieur de l'épave. »

28. On m'a également dit que l'un des corps – celui du chef des gardes du corps – n'était pas très fortement brûlé et qu'il a été trouvé dans une position droite, appuyé contre une souche d'arbre, comme s'il se protégeait le visage avec le bras. L'un de mes interlocuteurs a même affirmé que ce garde avait sur lui une arme ayant servi à tirer une fois. Rien de tout cela (sauf la découverte d'un corps moins défiguré que les autres) n'est mentionné dans le rapport d'enquête officiel et je n'ai pas encore pu vérifier ces affirmations.

iii. Boîte noire : disparition de 18 secondes d'enregistrement ?

29. On m'a dit à Skopje que selon le rapport d'enquête officiel, il manquait 18 secondes d'enregistrement automatique dans la boîte noire¹¹. Ces 18 secondes se situent près de la fin de l'enregistrement qui reprend ensuite quelques instants. Selon la transcription, le pilote s'adresse alors au copilote qui est aux commandes et lui dit : « garde cette vitesse, remets les gaz, les gaz, continue, aïe ». L'enregistrement ne contient ensuite qu'une série d'appels de la tour de contrôle restés sans réponse.

30. Je n'ai rien trouvé dans le rapport d'enquête officiel au sujet de l'absence de 18 secondes d'enregistrement. Ce rapport¹² indique pourtant que l'équipage a remarqué à 755:05 heures l'absence d'indications DME¹³ et VOR¹⁴ et l'a signalée à la tour de contrôle de Mostar. Il dit ensuite qu'« à ce moment-là, l'équipage n'a pas opté pour une procédure d'approche interrompue. Au bout de **18 secondes**¹⁵, à 756:13, le système de VOR/DME était rétabli. L'équipage a indiqué à la tour¹⁶ de Mostar que « maintenant c'est OK » et a continué l'approche¹⁷ ». L'impact a eu lieu environ trois minutes plus tard, à 759:36 sur la colline de Matica, près du village de Huskovići¹⁸.

31. La boîte noire suscite d'autres interrogations et une nouvelle expertise s'impose. Selon la conclusion du rapport d'expertise sur la boîte noire¹⁹ annexé au rapport d'enquête officiel²⁰ : « Les deux résultats [sic] indiquent que les données enregistrées ne sont probablement pas celles de l'accident, qu'elles ne sont pas fiables et ne devraient pas être prises en compte dans l'enquête. » Mais il est aussi dit, dans la même conclusion, que « les informations enregistrées au moyen du microphone d'ambiance du cockpit sont d'assez bonne qualité et peuvent servir à analyser l'accident. » On m'a dit que quelques mois avant l'accident, l'entretien de routine de l'aéronef avait été effectué par une société allemande (Aero-Dienst GmbH) et que le support d'enregistrement des données (une feuille métallique) n'avait pas été remplacé comme il aurait dû, ce qui a causé l'enregistrement de nouvelles données sur de plus anciennes qui concernaient d'autres vols. Personne ne s'est retourné contre cette société de maintenance. D'après le rapport d'enquête officiel cependant, la feuille était en bon état et il restait de l'espace pour de nouveaux enregistrements – il n'y en a tout simplement pas eu, sans que l'on sache pourquoi. Le rapport d'enquête officiel²¹ indique néanmoins que, pour respecter les normes internationales de l'aviation²², tous les appareils d'enregistrement de données sur les vols à feuille métallique auraient dû être remplacés avant le 1^{er} janvier 1995 – ce qui a manifestement été négligé.

32. Les enregistrements de la boîte noire, quoique peu fiables, viennent à l'appui de l'explication officielle du crash : l'erreur de pilotage caractérisée par le non-respect des procédures standard. Environ cinq minutes avant l'impact, la tour de contrôle demande au pilote « confirmez si vous faites un tour avant la procédure d'atterrissage ou si vous atterrissez directement ». Un membre de l'équipage répond : « procédure complète ». La tour demande confirmation. « Répétez ». Il confirme : « Je suis la procédure complète ». La tour : « OK ». Le commandant au copilote : ??? « continue tout droit, nous ne tenons pas compte de ça ». Le copilote au commandant : ??? (illisible). Le commandant au copilote : « Non, non, qu'importe. La vitesse est bonne, l'altitude est bonne et il faudra corriger la

¹¹ Ce qu'a confirmé le Procureur général adjoint, par ailleurs sceptique, qui a cité spécifiquement la communication entre l'équipage et la tour de contrôle.

¹² Page 35.

¹³ Dispositif de mesure à distance (« DME »).

¹⁴ Radiophare omnidirectionnel VHF (autre système électronique d'aide à la navigation aérienne).

¹⁵ Souligné par A. Gross.

¹⁶ Bureau de contrôle d'approche.

¹⁷ Je ne suis pas sûr de bien comprendre la façon dont le rapport représente les heures. Si 755:05 signifie 7 heures 55 minutes 5 secondes, l'interruption du système VOR/DME n'a pas été de 18 mais de 68 secondes.

¹⁸ Rapport d'enquête officiel, page 36, § 2.2.3.5.

¹⁹ Annexe 10 : *FDR and CVR RUAG Report*.

²⁰ Cf. note 1 ci-dessus.

²¹ Page 38, § 2.6.1.

²² Normes de l'OACI.

descente ». L'enregistrement des conversations contredit en revanche l'une des erreurs de pilotage consignées dans le rapport d'enquête officiel²³, selon lequel les pilotes ont décidé d'atterrir à Mostar en dépit des conditions météorologiques. La tour a bel et bien donné à l'avion l'autorisation formelle d'atterrir et lui a précisé que la visibilité était de 8 km.

33. Selon plusieurs interlocuteurs à Skopje, le temps mis pour localiser l'épave s'explique par les 24 heures environ qui étaient nécessaires pour envoyer par avion la boîte noire à Paris afin d'en falsifier les données et la ramener sur les lieux de l'accident. Pour étayer cette thèse, ils s'appuient le fait que le 26, les hélicoptères et autres aéronefs présents dans la zone n'ont pas reçu de signaux de radiobalise de détresse (ce que mentionne également le rapport d'enquête officiel) alors que le 27 au matin, ces signaux étaient perceptibles (et ont permis de localiser l'avion très rapidement). Ceux qui croient à un « complot de l'OTAN » prétendent aussi que les jeunes soldats (français) responsables de la tour de Mostar ont été renvoyés en France le 27 au matin, avant même la découverte officielle de l'avion du Président Trajkovski.

34. Des personnes ayant écouté l'enregistrement des conversations dans le cockpit ont également dit que vers la fin, les voix du pilote et du copilote semblaient déformées, comme s'ils étaient sous l'empire de gaz narcotiques. Les « théories du complot » ont aussi été alimentées par un renouvellement prétendument suspect du personnel à l'aéroport de Skopje avant l'accident (notamment le fait que la sécurité ait été confiée à un vendeur de carreaux en céramique). Je n'ai pas encore pu vérifier ces affirmations mais il est de mon devoir de les mentionner dans le présent mémorandum, qui n'a pas d'autre ambition que de dresser une liste de questions sans réponses qui justifient la poursuite de l'enquête.

iv. Autres aspects relatifs à l'avion, aux pilotes et au contrôle aérien

35. On m'a dit à Skopje que l'appareil King Air concerné était vieillissant et avait déjà connu plusieurs incidents avant le crash. C'est pourquoi la délégation macédonienne à l'Assemblée parlementaire, par exemple, avait refusé de l'utiliser alors qu'il était mis à sa disposition pour ses voyages à Strasbourg. Plusieurs interlocuteurs m'ont également dit qu'il manquait, dans cet appareil, un équipement de navigation spécifique dont l'installation – qui coûte environ 30 000 € – avait été recommandée par la société de maintenance et aurait pu empêcher l'accident. Cependant, il est à noter que, selon le rapport d'enquête officiel, l'aéronef était en parfait état de navigation, tous les travaux de maintenance nécessaires avaient été dûment consignés et aucun incident de vol ou problème technique n'avait été signalé. Le rapport n'indique pas l'absence d'équipements dont la présence aurait été recommandée par quiconque ou souhaitable.

36. S'agissant des pilotes, ce que l'on m'a dit à Skopje ne correspond pas exactement aux éléments du rapport d'enquête officiel. Nul ne conteste que le pilote et le copilote étaient tous deux très qualifiés et expérimentés, qu'aucun incident de vol ou problème disciplinaire ne figurait dans leur dossier et que le copilote (qui était aux commandes au moment de l'accident) avait même reçu sa formation de pilote militaire à l'aéroport de Mostar même. Le rapport officiel précise néanmoins qu'aucun des deux pilotes n'avait atterri à Mostar depuis 1992. Au contraire, à Skopje, on m'a donné l'impression que tous deux connaissaient particulièrement bien l'aéroport de Mostar et ses voies d'approche.

37. Pour ce qui est du contrôle du trafic aérien de Mostar, il m'a été dit plusieurs fois que le Français qui s'en occupait avait été rapatrié le 27 au matin²⁴, ce qui serait étrange vu que l'épave n'avait pas encore été officiellement retrouvée et que l'on allait certainement avoir besoin de la collaboration de ce contrôleur dans le cadre de l'enquête sur les causes de l'accident. Le rapport d'enquête officiel présente les états de service – irréfutables – de cet aiguilleur du ciel²⁵ mais ne précise pas s'il a été interrogé par les enquêteurs.

38. En ce qui concerne l'équipement de l'aéroport, le rapport présente une incohérence entre la page 41 où il est dit que « tous les systèmes d'aide à la navigation de l'aéroport de Mostar fonctionnaient correctement » et la page 36 selon laquelle, d'une part, les pilotes ont cessé de

²³ Page 41, en tant que « facteur décisif » dans : « la décision de l'équipage d'atterrir à l'aéroport de Mostar bien que la hauteur du plafond nuageux soit inférieure à l'altitude minimale de descente (MDA) ».

²⁴ Le Président Crvenkovski lui-même a démenti cette information.

²⁵ Cela contredit la jeunesse présumée de ce contrôleur aérien français en poste à l'époque ainsi qu'une autre histoire que l'on m'a racontée – selon laquelle un pilote croate a dû, un jour, atterrir à vue (ce qu'il a réussi sans encombre) sans tenir compte des coordonnées transmises par le personnel incompetent de la tour de Mostar.

recevoir les signaux VOR/DME pendant l'approche intermédiaire (ce que confirme l'enregistrement des conversations dans la boîte noire²⁶) et, d'autre part, un test de la procédure d'approche VOR/DME de la piste 34 (celle attribuée à l'avion présidentiel) a montré qu'à une distance, un angle et une altitude particuliers, « on perdait l'indicateur DME et le signal VOR n'était pas fiable ».

39. Le frère jumeau de l'ancien Président, Alexander Trajkovski, m'a remis l'enregistrement d'une conversation entendue dans un café de Mostar peu après que la nouvelle de l'accident a été connue. Il y est question d'une collision entre un avion et un hélicoptère le 26 février au matin. De là est née une nouvelle théorie selon laquelle c'est un hélicoptère de l'OTAN qui, à la suite d'une erreur des aiguilleurs du ciel ou intentionnellement (!), a causé l'accident. Il aurait donc ensuite fallu beaucoup de temps pour dégager l'épave de l'hélicoptère avant l'arrivée des enquêteurs officiels.

C. Conclusions et propositions

40. Conformément à la demande de la Commission des questions juridiques et des droits de l'homme (telle que je l'ai comprise), je conçois cette note d'information comme une simple liste de questions qui appellent encore des réponses et exigent pour cela que l'enquête se poursuive. Il y a, semble-t-il, un certain nombre d'incohérences dans l'enquête officielle. Certaines questions (comme le long délai nécessaire pour localiser l'épave et le mauvais fonctionnement de la boîte noire) sont assez préoccupantes tandis que d'autres s'apparentent plus à des « théories du complot » de nature politique, dont le sérieux est sujet à caution de bout en bout. Plusieurs questions méritent cependant d'être examinées de plus près dans le cadre d'une nouvelle enquête, voire de la réouverture ou de la révision de l'enquête officielle, en soumettant à une expertise supplémentaire certains éléments tels que l'éventuelle falsification de la boîte noire ou les effets précis de l'incendie et en interrogeant les villageois, certains représentants des autorités bosniaques et les aiguilleurs du ciel.

41. J'ai été étonné qu'en dépit des très nombreuses questions restées sans réponse, le parlement de Skopje n'ait pas jugé nécessaire de mettre sur pied une commission d'enquête. Mes interlocuteurs parlementaires ont semblé trouver que c'était une bonne idée, même si les résultats devaient confirmer pour bonne part les conclusions de l'enquête officielle.

42. Etant donné le climat général de suspicion qui règne dans la population macédonienne convaincue qu'on lui cache quelque chose sur la mort de son ancien Président sans savoir qui blâmer, une nouvelle enquête solide, capable d'apporter des réponses à toutes les questions, voire de couper court aux rumeurs, ne pourrait que contribuer à renforcer la légitimité démocratique de cette jeune république.

43. Je pense – tout comme mes interlocuteurs à Skopje – qu'il serait bon d'associer un rapporteur de l'Assemblée parlementaire à la commission d'enquête parlementaire et que celle-ci coopère étroitement avec les enquêteurs du ministère de l'Intérieur et du parquet général. Ce rapporteur pourrait, le cas échéant, ouvrir des portes aux enquêteurs macédoniens auprès des autorités de bosniaques, françaises, de l'OTAN, de la SFOR. En raison de la situation politique délicate dans laquelle se trouve la Macédoine, notamment à l'égard de l'OTAN, l'implication d'un organe international serait utile.

44. En tout état de cause, le caractère technique de l'enquête et l'insuffisance des pouvoirs d'investigation du rapporteur de l'Assemblée parlementaire empêchent celui-ci de mener une telle enquête à la place des autorités nationales compétentes. Suivant le principe de subsidiarité, le rôle du rapporteur se limite à motiver et à épauler les enquêteurs du pays, son intervention consistant à ouvrir des portes, à proposer certaines mesures d'investigation et à prévenir les tentatives d'étouffement.

45. Compte tenu de tout ce qui précède, je propose que la commission des questions juridiques et des droits de l'homme recommande que la présente note d'information soit transmise au bureau et que ce dernier invite la délégation de la Macédoine à proposer la création – le plus tôt possible – d'une commission d'enquête parlementaire mandatée pour faire la lumière sur le contexte et les circonstances de l'accident du 26 février 2006, en collaborant étroitement avec l'équipe chargée de l'enquête par ministère de l'Intérieur et le parquet général. Je suggère aussi de recommander au bureau de réexaminer la proposition de initiale résolution (Doc. 11172 du 1^{er} février 2007) au bout de six mois et de décider s'il faut la transmettre à la commission des questions juridiques et des droits de l'homme pour qu'elle prépare un rapport à la lumière des progrès qui auront été réalisés par la future commission d'enquête du Parlement macédonien.

²⁶ Voir ci-dessus § 30.

ANNEXE**Programme de la visite d'information de M. Andreas Gross à Skopje les 10-13 juillet 2007****Mardi 10 juillet 2007**

- 09h00-11h00 Entretien avec **S.E. Thomas FÜGLISTER**, Ambassadeur de la Confédération suisse en République de Macédoine et **M. HAUSER**, Attaché police fédérale
- 11h10-11h40 Entretien avec **S.E. Branko CRVENKOVSKI**, Président de la Macédoine, et **Mme Natasha SAVOVA-SALIKOVSKA**, Secrétaire générale du Cabinet
- 11h45-12h45 Entretien avec **M. Oliver SAMBEVSKI**, Président de la délégation de la Macédoine auprès de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, **M. Esad RAHIC**, Président de la Commission parlementaire supervisant les activités de la Direction de la sécurité et du renseignement et de l'Agence de renseignement, et **M. Nikola TODOROVSKI**, secrétaire de délégation
- 13h00 Déjeuner
- 15h00-16h30 Entretien avec les journalistes de "Focus": **Mme Jadranka KOSTOVA** et **M. Zoran DIMITROVSKI**
- 16h45-18h15 Entretien avec **M. Michael CEKOV**, ministre méthodiste et ami d'enfance de Boris Trajkovski
- 19h30-21h00 Dîner de travail offert par **M. Oliver SAMBEVSKI**, Président de la délégation de la Macédoine auprès de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, en présence de **M. Azis POLLOZHANI MP**, **Mme Ilinka MITREVA MP**, **M. Nikola TODOROVSKI**, secrétaire de délégation, et **Mme Marija STEFANOVA**, Co-secrétaire.

Mercredi 11 juillet 2007

- 09h15-10h15 Entretien avec des représentants du ministère de l'Intérieur : **M. Ljupco TODOROVSKI**, Directeur, **M. Ljubomir GJURCESKI**, Directeur adjoint pour les problèmes criminels, et **M. Branko VCKOV**, Conseiller en Chef, Bureau de la sécurité publique
- 10h25-11h25 Entretien avec des représentants du ministère de la Justice : **Mme Snezana MOJSOVA**, Chef de la division pour l'intégration européenne et pour la coopération juridique internationale, et un représentant de la division pour la coopération internationale
- 11h35-12h35 Entretien avec des représentants du Bureau du Procureur : **M. Ljupco SVRGOVSKI**, Procureur général, **M. Kole STERIOV**, Adjoint au Procureur général, et **Mme Natasha KRSTEVSKA**, Conseillère
- 12h45-14h10 Déjeuner
- 14h15-15h15 Entretien avec **M. Hari KOSTOV**, Premier Directeur général de la *Komercijalna Banka a.d. Skopje* et ancien Premier ministre et ministre de l'Intérieur
- 15h30-16h15 Entretien avec **M. Andrej LEPAVCOV**, ancien porte-parole du Président Trajkovski, actuellement Conseiller du Premier ministre sur les affaires étrangères

- 16h30-17h30 Entretien avec **S.E. Nikola GRUEVSKI**, Premier ministre de la Macédoine
- 20h00-22h30 Dîner offert par **S.E. Thomas FÜGLISTER**, Ambassadeur de la Confédération suisse

Jeudi 12 juillet 2007

- 09h10-10h10 Entretien avec des représentants de la Direction de la sécurité et de l'Agence de renseignement : **M. Gilan ABRAMOVSKI**, Directeur, et un analyste de la direction
- 10h30-12h00 Entretien avec **M. Alexander TRAJKOVSKI**, frère jumeau de l'ancien Président
- 14h00-15h10 Déjeuner offert par **M. Blagoj ZASOV**, Chef adjoint de la délégation de la Macédoine auprès de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe
- 15h30-16h30 Entretien avec **M. Dragan PAVLOVIC ("Latas")**, Editeur en chef de la chaîne de télévision "Sitel" et du journal quotidien "Vecer"
- 17h00-18h00 Entretien avec **M. Azis POLLOZHANI**, Député

Vendredi 13 juillet 2007

- 09h15-10h15 Entretien avec des représentants de l'Agence de renseignement de la Macédoine: **M. Ljupco STEVKOVSKI**, Directeur, Directorate de la Recherche, et un analyste.
- 10h30-11h30 Entretien avec **S.E. Thomas FÜGLISTER**, Ambassadeur de la Confédération suisse en République de Macédoine et **M. HAUSER**, Attaché police fédérale