

GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

PARQUET
du
Tribunal d'Arrondissement de
LUXEMBOURG

Le Procureur d'Etat

Cité Judiciaire
Plateau du Saint-Esprit
L-2080 LUXEMBOURG

Bureau PL.0.11
Tél.: (+352) 47 59 81 - 411
Fax: (+352) 47 59 81 - 629

RB/CM

**Communiqué de presse du Procureur d'Etat de Luxembourg au sujet de
l'accident LUXAIR du 6 novembre 2002**

Remarque préalable :

Il est renvoyé aux communiqués du Parquet dans cette affaire des 29 octobre 2003, 11 décembre 2003 et 22 octobre 2007. Pour la bonne compréhension du présent communiqué et afin d'éviter des répétitions inutiles les communications antérieures sont annexées à la présente et en font partie intégrante.

Depuis le communiqué du 22 octobre 2007 la douloureuse affaire du crash de la LUXAIR a fait de très sensibles progrès au niveau de l'instruction.

Il convient de relever qu'à ce jour Monsieur le juge d'instruction a procédé à huit inculpations, à savoir celle du pilote de l'avion, celles des trois directeurs successifs de la S.A. LUXAIR depuis l'acquisition de l'avion accidenté jusqu'au jour de l'accident, celles de 3 responsables de la S.A. LUXAIR dans le domaine technique, ainsi que de celle du directeur de l'Aviation Civile.

A propos de cette dernière inculpation, il convient de noter que par arrêt de la Cour d'appel siégeant en chambre du conseil (donc du juge d'appel au niveau de l'instruction de l'affaire) il avait été décidé le 13 décembre 2007 qu'il y avait lieu de procéder à l'inculpation de Monsieur le Directeur de l'Aviation Civile.

Suite à cette inculpation l'avocat de Monsieur le Directeur de l'Aviation Civile a introduit un recours en annulation contre l'arrêt de la Cour d'appel siégeant en chambre du conseil au motif que cette juridiction aurait décidé à tort qu'elle était habilitée à ordonner l'inculpation de quelqu'un.

Par arrêt de la chambre du conseil de la Cour du 8 juillet 2008 celle-ci a déclaré irrecevable ce recours.

L'avocat du directeur de l'Aviation Civile a dans la suite introduit le 7 août 2008 un recours en cassation. Cette affaire est fixée pour plaidoiries au 27 novembre 2008 devant la Cour de cassation.

On peut, du moins a priori, partir de l'idée que la Cour de cassation rendra son arrêt début 2009.

Afin d'être complet, il convient de noter que le mandataire de Monsieur le Directeur de l'Aviation Civile a encore introduit un deuxième recours contre la décision de la Cour d'appel siégeant en chambre du conseil du 13 décembre 2007, laquelle avait ordonné l'inculpation de Monsieur le Directeur de l'Aviation Civile.

Ce deuxième recours, pendant devant la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement de Luxembourg, est actuellement fixé au 28 janvier 2009.

Le soussigné se permet de faire les observations suivantes :

- Le soussigné se rend parfaitement compte que les développements qui précèdent ne sont que très difficilement compréhensibles, voire parfaitement incompréhensibles pour un non-juriste. Il est cependant impossible de procéder autrement si l'on veut fournir une information détaillée, complète et exacte dans une affaire pénale.
- La manière de procéder de l'avocat d'une personne ne saurait être critiquée en quoi que ce soit : il est du devoir d'un avocat d'assister et de conseiller son client de son mieux en agissant dans l'intérêt de celui-ci.

Il convient encore de rappeler une fois de plus que la mission des avocats est essentielle dans un Etat de droit.

S'il s'entend que devant nos juridictions toute partie a le droit de faire toutes les observations qu'elle considère utiles et d'user de toutes les voies de recours, celles-ci ne sont pas de nature à accélérer le cours de la Justice, le juge d'instruction étant dans l'impossibilité de clôturer l'instruction tant que les procédures visées ci-avant ne sont pas vidées.

- Monsieur le juge d'instruction estime, à défaut de survenance d'un élément nouveau – et imprévisible en date de ce jour – pouvoir clôturer l'instruction au plus tard dans le mois où une décision judiciaire irrévocable quant à la question de la régularité de l'inculpation de Monsieur le Directeur de l'Aviation Civile aura été prise.
- Après que Monsieur le juge d'instruction aura clôturé l'affaire, celle-ci sera transmise au Parquet de Luxembourg, lequel saisira la chambre du conseil près le tribunal d'arrondissement d'un réquisitoire tendant à un non-lieu (pour tous ou une partie des inculpés) ou à un renvoi (de tous ou d'une partie des inculpés) devant une chambre correctionnelle du tribunal d'arrondissement de Luxembourg.

Les différents inculpés (ou avocats) pourront ensuite faire leurs observations à l'égard du réquisitoire du Parquet.

Il appartient finalement à la chambre du conseil d'examiner, au vu du dossier, s'il existe des indices de culpabilité suffisants pour renvoyer les inculpés devant le tribunal correctionnel qui en tant que juridiction du fond prendra une décision quant au fond de l'affaire.

- Tant que le tribunal ou en cas d'appel la Cour d'appel et le cas échéant la Cour de cassation n'ont rendu une décision irrévocable, les personnes faisant l'objet d'un renvoi sont à considérer comme innocentes. Une inculpation par un juge d'instruction ne signifie en rien une déclaration de culpabilité.

Sans dénier qu'il est hautement regrettable, et ceci surtout pour les proches des victimes de l'accident, que l'affaire de l'accident de la LUXAIR n'a toujours pas fait l'objet d'une décision judiciaire définitive, le soussigné se permet de renvoyer tant à la durée des expertises qu'aux difficultés procédurales exceptionnelles développées ci-avant et qui résultent des différents communiqués.

Si le Parquet a décidé, après avoir publié le 11 décembre 2003 le résumé de l'expertise judiciaire, de porter également à la connaissance du public le déroulement, dans ses grands traits de l'instruction judiciaire, c'est en raison de son devoir d'informer le public dans des affaires aussi graves et importantes et qui intéressent, à juste titre, le grand public.

Luxembourg, le 30 octobre 2008

Le Procureur d'Etat,

Robert BIEVER



PARQUET
du
Tribunal d'Arrondissement
de Luxembourg

Bureau 24

Communiqué de presse du Parquet de Luxembourg

Les travaux d'investigations sur l'accident de LUXAIR du 6 novembre 2002 ont progressé de manière significative. Le calage des hélices à l'impact - drapeau pour l'une et reverse pour l'autre – conforté par les données de l'enregistreur de paramètres, avait conduit à prélever sur l'épave de l'avion de nombreux composants qui ont été examinés, soit chez leurs constructeurs, soit dans un laboratoire d'Etat, en la présence permanente de l'expert judiciaire et de la commission d'enquête.

Les deux enquêtes, technique et judiciaire, ont été coordonnées pendant la phase de recueil des informations techniques. Les derniers rapports d'examen des matériels déposés de l'épave ont été reçus et les deux entités d'enquête travaillent maintenant de manière séparée.

L'expert judiciaire procède à sa propre analyse de l'accident et à la rédaction de son rapport.

En raison de la grande quantité de données à analyser et des nécessaires vérifications avant de conclure, le délai pour le dépôt du rapport d'expertise judiciaire a été prorogé au 15 décembre prochain.

Luxembourg, le 29 octobre 2003

Le Procureur d'Etat,

Robert BIEVER

Parquet
du
Tribunal d'Arrondissement
de et à
L-2010 Luxembourg

RB/CM

Communiqué du Parquet de Luxembourg

Le 9 décembre 2003 l'expert français Monsieur Vincent Favé commis par M. le juge d'instruction suite à l'accident survenu le 6 novembre 2002 pendant l'approche sur l'aéroport de Luxembourg-Findel du FOKKER 50 immatriculé LX-LGB exploité par la compagnie LUXAIR a déposé son rapport auprès de M. le juge d'instruction.

Il s'agit d'un rapport de 162 pages y non compris 10 livrets comprenant 89 pièces annexées.

La mission confiée à l'expert était de « se prononcer sur la genèse et les causes de l'accident de l'avion FOKKER 50 de la société LUXAIR entre les localités de Roodt-Syre et Niederanven lors du vol LG 9642/LH 2420, le 6 novembre 2002, en provenance de Berlin-Tempelhof ».

L'expert judiciaire a résumé son rapport comme suit :

« Le 6 novembre 2002, à 10 h 06, le Fokker 50 de LUXAIR assurant le vol régulier Berlin - Luxembourg s'est écrasé pendant l'approche sur Luxembourg Findel. Les conditions météorologiques à l'arrivée étaient mauvaises, le plafond était bas et la visibilité faible.

L'épave a été très rapidement découverte à 3,4 km de l'entrée de piste 24, au nord de son axe, à proximité immédiate de la RN1. Après un premier contact dans un champ, l'avion a traversé la route, percuté un talus de plus de deux mètres de haut qui a occasionné des dommages très importants et rebondi avant de s'arrêter quelques mètres plus loin et de prendre feu. Les secours sont intervenus très rapidement.

Sur les 22 personnes à bord, on a dénombré 20 morts (le Copilote, la chef de cabine et dix huit passagers) et deux blessés (le Commandant de bord et un passager).

L'examen de l'épave révélait un pas anormal des hélices à l'impact, la gauche était en drapeau¹ et la droite en reverse². Le dépouillement de l'enregistreur de paramètres montrait un calage des deux hélices inférieur au calage minimal de 15° en vol pendant les dix secondes

¹ En drapeau. le profil des pales est aligné dans le lit du vent.

² Reverse : plage de pas négatif comprise entre le ground idle et la pleine reverse, cette plage est utilisable pour décélérer l'avion au sol

qui ont précédé l'arrêt des deux moteurs et des deux enregistreurs de vol survenu, avant l'impact au sol, à 1200 pieds au dessus de l'altitude de l'aéroport. Il fut donc décidé d'examiner les composants de l'avion participant au calage du pas des hélices ; ces pièces, sous scellés de justice, ont été transportées par la Police Grand-Ducale et leur examen a été réalisé en la présence de l'Expert judiciaire et de la Commission administrative.

Les deux enquêtes, administrative et judiciaire, ont été coordonnées pendant la phase de recueil des informations, elles ont ensuite été conduites séparément.

Les enregistreurs de vol ont naturellement été d'une grande aide dans la reconstitution de la fin du vol, les enregistrements du radar et des radiocommunications de l'aéroport ont également été utilisés.

L'avion, au cap sur l'IAF³ de la balise VOR de Diekirch a reçu un guidage radar pour intercepter le localizer⁴. Pendant l'approche initiale et intermédiaire, jusqu'au FAP, début de l'approche finale où les avions quittent l'altitude de 3000 pieds pour suivre le glide, les conditions météorologiques étaient défavorables à la poursuite de l'approche, la RVR (portée visuelle de piste) était inférieure à 300 mètres, valeur la plus basse à laquelle l'équipage était autorisé pour poursuivre l'approche. L'équipage a indiqué qu'il interromprait l'approche au FAP si la RVR ne s'améliorait pas.

En l'absence d'une évolution favorable des conditions météorologiques, l'avion a été maintenu en palier à 3000 pieds après le FAP. Dix huit secondes plus tard, l'équipage a reçu de la tour l'information d'une RVR de 300 mètres, l'avion était à la limite supérieure du secteur angulaire du glide où son indication est encore exploitable en partie basse des indicateurs de bord. L'approche a été reprise, les power levers ont été ramenés en arrière de la position flight idle⁵, contre les verrous des secondary stops, après soulèvement des ground range selectors, puis l'avion a été mis en descente. Les volets et le train ont été sortis. Dès la sortie du train, les power levers ont reculé dans la plage bêta⁶. La traînée des hélices a entraîné une forte diminution du facteur de charge (donnant une sensation de 0 g), une augmentation de la vitesse verticale et une chute de la vitesse indiquée, la survitesse des hélices a été accompagnée d'un grand bruit.

Pour contrer ces effets, l'équipage a rentré les volets ; il a ensuite coupé les deux moteurs avant de tenter de les rallumer, comme dans une procédure de panne des deux moteurs.

L'entrée des power levers dans la plage bêta, prévue seulement au sol, est protégée par les ground range selectors, manettes à soulever situées en partie avant des power levers, et par des secondary stops, un sur chaque moteur, dont l'ouverture est automatique. Au cours d'un atterrissage, le toucher de l'avion sur une piste est détecté par le boîtier électronique skid control unit (par l'analyse de la vitesse de rotation des

³ IAF : Initial Approach Fix, point début de l'approche aux instruments

⁴ Localizer : composant de l'ILS, système d'atterrissage aux instruments, qui fournit l'axe de descente de l'approche finale, le glide fournissant le plan de descente.

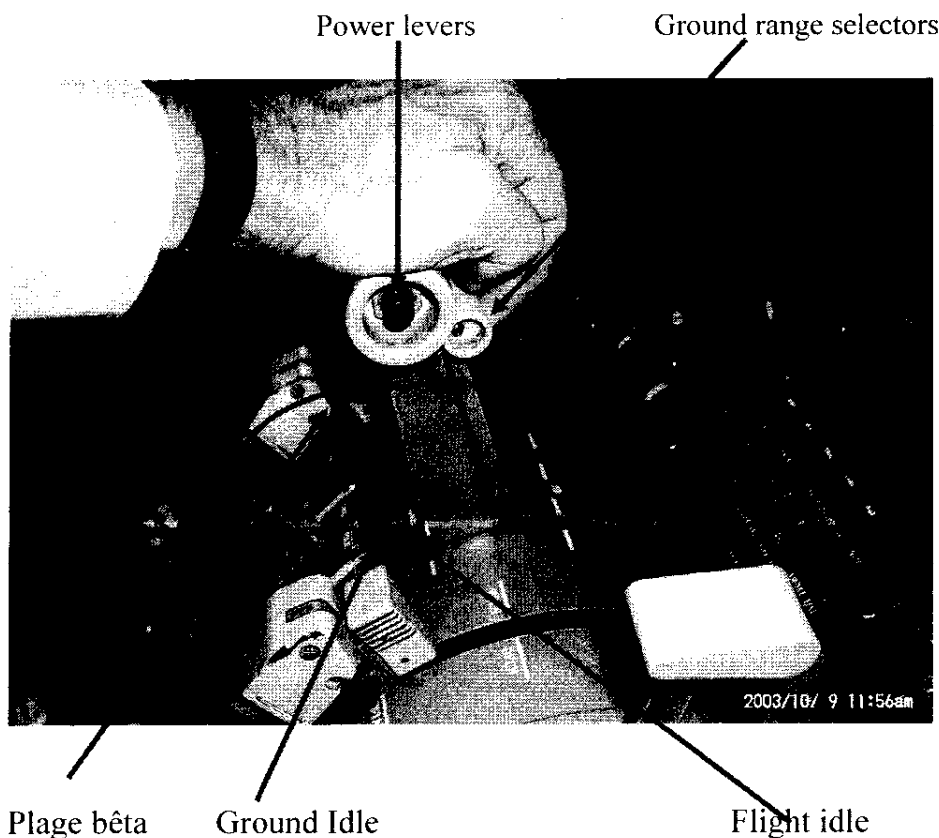
⁵ Flight idle : on appelle flight idle aussi bien la puissance de ralenti vol que la position correspondante des power levers. Au flight idle, la puissance moteur et le pas des hélices (15°) sont les plus faibles pour le vol. Au sol, la puissance moteur minimale est le ground idle, le pas est alors de -2°.

⁶ Plage bêta : plage de fonctionnement des turbines à un pas des hélices inférieur à celui du flight idle, elle s'étend du flight idle à la pleine reverse, où le pas est -17°, en passant par le ground idle.

roues) et par les contacts sol/vol des trains, la première détection commande l'ouverture des secondary stops ; cela permet à l'équipage, après soulèvement des ground range selectors, de reculer les power levers dans la plage bêta et de les positionner dans le cran ground idle, puis, si besoin, en reverse.

Les examens entrepris sur les composants prélevés sur l'épave ont mis en évidence que le skid control unit pouvait commander intempestivement en vol, en cas de sortie simultanée des trains principaux, l'ouverture des secondary stops ; des power levers maintenus contre les verrous peuvent dans ce cas reculer dans la plage bêta.

Cette anomalie du skid control unit était connue d'ABSc, son fabricant, et du constructeur Fokker qui avait été informé en 1988 d'un événement sur un avion en maintenance au sol, puis en 1993 d'un, puis de plusieurs incidents en vol. Une modification du skid control unit avait été proposée en 1992 par ABSc dans un Service Bulletin, son application avait été laissée à l'appréciation des exploitants, en sorte que peu l'avaient retenue. En 1994, Fokker avait donné des explications détaillées aux exploitants dans un Service Letter.



Sur cette photographie, les power levers sont au flight idle

Les secondary stops n'étaient pas réglementairement exigés au moment de la certification de type du Fokker 50 en 1987, ils avaient été mis en place par le constructeur de l'avion en raison des nombreux accidents survenus dans le monde à des appareils à hélice lorsque les équipages avaient, inconsciemment ou consciemment, sélectionné la plage bêta en vol, en général pour augmenter une vitesse verticale et/ou résorber un excès de vitesse indiquée en approche finale. Ces accidents, dont certains sont survenus à des Fokker d'une génération précédente, avaient conduit les autorités américaines à faire rappeler aux équipages de ne pas chercher à réduire en vol jusqu'au ground idle, puis à imposer le retrofit de verrous électromécaniques, analogues aux secondary stops, sur des avions en service de la même génération que le Fokker 50. Il a en outre été noté que les études lancées pour faire évoluer les règlements de navigabilité des avions de plus de 5,7 tonnes ont abouti en milieu d'année 2003, les nouveaux

types d'avions présentés à la certification doivent désormais être munis d'un secondary stop fiabilisé et d'alarmes appropriées.

Le Service Bulletin de 1992 proposait, sans le recommander, de modifier le skid control unit à sa dépose de l'avion. Le boîtier de l'avion accidenté avait été envoyé en réparation à trois reprises sans que Luxair demande sa modification ou que le réparateur la propose.

La fin du vol n'a pas, à de nombreux égards, été conduite selon le standard défini dans les procédures de Luxair, en particulier au niveau de la désignation du pilote aux commandes et du briefing approche. La reprise de l'approche à la réception de la RVR de 300 mètres, postérieurement à son abandon, était formellement proscrite par les procédures de Luxair.

L'expert judiciaire Vincent FAVÉ est de l'opinion que les causes de l'accident sont les suivantes :

- A la suite d'une approche non conforme aux procédures, les power levers ont été positionnés en arrière de la position flight idle : après soulèvement des ground range selectors, ils ont été placés contre les verrous des secondary stops,
- L'effacement inattendu des secondary stops a ensuite permis le passage des power levers dans la plage bêta, vers le ground idle puis en reverse,
- Les secondary stops n'ont pas joué leur rôle en raison de l'absence de l'application au skid control unit par Luxair de la modification d'un Service Bulletin optionnel d'ABS, c,
- Ce Service Bulletin n'avait pas été recommandé par Fokker ou rendu obligatoire par les autorités des Pays Bas et le Service Letter de Fokker n'était pas un moyen approprié pour provoquer son application par les exploitants.
- Il n'avait pas été proposé par l'atelier auquel avait été confiée à trois reprises la réparation du skid control unit de l'avion accidenté,
- La reprise de l'approche n'était pas envisageable.

Au delà de ces causes directes, l'insuffisance de la prise en compte de la sécurité des vols par Luxair et l'inadéquation de la tutelle de la DAC ne créaient pas un environnement propice à l'obtention d'un haut niveau de sécurité. »

Le Parquet tient à rappeler qu'après le dépôt du rapport d'expertise le juge d'instruction examinera la question de savoir si des fautes pénales qui sont en relation avec l'accident ont été commises par des personnes physiques, étant entendu que d'après le droit luxembourgeois seule la responsabilité pénale des personnes physiques peut être engagée.

M. le juge d'instruction prendra en considération tous les éléments acquis à ce jour dont non seulement l'expertise judiciaire mais encore l'enquête administrative ou d'autres éléments communiqués.

Il s'entend qu'au cas où M. le juge d'instruction procédera à l'inculpation d'une ou de plusieurs personnes celle(s)-ci disposeront de tous les droits de défense prévus par la loi.

Il y a encore lieu de rappeler que d'après la loi toute personne accusée d'une infraction est présumée innocente jusqu'à ce que sa culpabilité ait été légalement établie par une juridiction de fond. Cette disposition est à interpréter strictement et ne saurait être réduite à une clause de style. Ainsi la présomption d'innocence ne saurait être mise en doute par la publication d'autres rapports ou déclarations même s'ils devaient émaner d'autorités officielles.

Si le Parquet s'est décidé à publier le résumé de l'expertise – établi par l'expert judiciaire – c'est en raison du devoir d'informer le public de faits qui le concernent directement.

Luxembourg, le 11 décembre 2003

Le Procureur d'Etat,

Robert BIEVER

PARQUET
du
Tribunal d'Arrondissement
de Luxembourg

Bureau 24

RB/CM

Communiqué de presse du Procureur d'Etat de Luxembourg au sujet de l'accident LUXAIR du 6 novembre 2002

Remarque préalable :

Il est renvoyé aux communiqués du Parquet dans cette affaire des 29 octobre 2003 et 11 décembre 2003. Pour la bonne compréhension du présent communiqué et afin d'éviter des répétitions inutiles les communications antérieures sont annexées à la présente et en font partie intégrante.

Depuis les dépôts le rapport d'expertise judiciaire et le rapport d'expertise administratif, la procédure d'instruction peut être résumée comme suit :

En date du 9 décembre 2003 Monsieur le juge d'instruction a communiqué au Parquet, aux fins de conclusions, le dossier comprenant notamment le rapport d'expertise judiciaire et le rapport d'expertise administratif.

Le Parquet a retourné le 7 janvier 2004 le dossier avec des conclusions assez détaillées dans lesquelles il a demandé au juge d'instruction de procéder à l'inculpation d'un certain nombre de personnes qu'il estime impliquées dans les faits sous instruction.

En date du 14 juin 2004 Monsieur le juge d'instruction a procédé à l'inculpation du pilote de l'avion. Le 12 mai 2004 Monsieur le juge d'instruction a émis un mandat de comparution à l'égard du directeur général de LUXAIR en fonction au moment de l'accident aux fins de l'entendre en date du 29 juin 2004. Or, le 28 juin 2004 l'avocat de ce dernier a déposé auprès de la Cour de cassation une requête en suspicion légitime (une sorte de récusation) à l'encontre du juge d'instruction en charge de l'affaire.

Par un arrêt de la Cour de cassation du 11 novembre 2004 le recours en suspicion légitime fut rejeté (partant déclaré non fondé).

Dès le 15 novembre 2004 le juge d'instruction émit un nouveau mandat de comparution à l'encontre du directeur général de LUXAIR en fonction au moment de l'accident pour le 16 décembre 2004, date à laquelle ce dernier fut à son tour inculpé et entendu en ses explications.

Le 24 mars 2005, l'avocat du directeur général de LUXAIR en fonction au moment de l'accident fit parvenir au juge d'instruction un courrier par lequel son client se constituait « *partie civile contre tous les co-inculpés existant ou à venir* ».

Suite à des conclusions du Parquet du 29 avril 2005 quant à cette plainte et à des explications quant au fondement de celles-ci par l'avocat de l'ancien directeur, le Parquet prit de nouvelles conclusions le 6 juillet 2005 et le juge d'instruction rendit le 26 septembre 2005 une ordonnance par laquelle il déclara irrecevable la plainte avec partie civile visée ci-avant.

Par arrêt du 24 janvier 2006 l'appel relevé contre cette ordonnance par le directeur général de LUXAIR en fonction au moment des faits fut déclaré irrecevable.

S'il s'entend que devant nos juridictions toute partie a le droit de faire toutes les observations qu'elle considère utile et d'user de toutes les voies de recours, celles-ci ne sont pas de nature à accélérer le cours de la Justice, le juge d'instruction étant en fait et en droit dans l'impossibilité de poser des actes tant que les procédures visées ci-avant n'étaient pas vidées.

Le 20 février 2006 le juge d'instruction chargea le Service de Police Judiciaire de l'exécution de 17 devoirs complémentaires dont un nombre élevé de perquisitions et saisies.

Les rapports afférents du Service de Police Judiciaire furent transmis à Monsieur le juge d'instruction en date des 10 mars et 12 décembre 2006.

Après avoir procédé à une assez longue audition d'un ancien employé de LUXAIR en tant que témoin, le juge d'instruction a procédé le 14 juin 2007 à l'inculpation et à un interrogatoire du directeur général de LUXAIR ayant précédé celui du moment de l'accident, après lui avoir exposé des éléments de l'instruction acquis à ce moment.

En date du 15 juin 2007, le juge d'instruction procéda encore à l'inculpation et à l'audition du directeur technique, responsable de la navigabilité aérienne des avions de LUXAIR, après lui avoir exposé les éléments de l'enquête acquis à ce moment.

Finalement, le juge d'instruction rendit le 19 octobre 2007 une ordonnance par laquelle il déclara qu'il n'y avait pas lieu de procéder à l'inculpation d'un responsable de la Division de l'aviation civile, de même qu'il n'y avait pas lieu d'inculper les responsables de FOKKER Services, du « Directorate of Civil Aviation » néerlandais et de la société ABSC pour les faits visés aux réquisitions du Procureur d'Etat.

Le juge d'instruction a en effet estimé qu'il n'y avait pas de lien causal direct entre les fautes éventuelles commises bien avant l'accident par ces personnes et l'accident.

Le Parquet a relevé de son côté appel contre cette ordonnance étant donné qu'il considère qu'il y a des indices suffisants de culpabilité à l'encontre de ces responsables en relation causale avec l'accident.

Cet appel réserve en tous points les droits des autres parties en cause (inculpés et parties civiles) qui peuvent également exposer leur point de vue sur la question en discussion devant la chambre du conseil de la Cour d'appel qui est compétente pour décider de la question de savoir si l'appel du Parquet est fondé ou non.

Le soussigné saisit l'occasion pour souligner une nouvelle fois qu'une inculpation ne signifie en rien une déclaration de culpabilité. En effet, après la clôture de l'instruction d'une affaire celle-ci doit d'abord faire l'objet d'une procédure de renvoi par la chambre du conseil. Si celle-ci estime qu'il y a des indices de culpabilité suffisants à l'égard de chacune des personnes inculpées par le juge d'instruction, elle ordonne le renvoi devant une juridiction du fond, en l'espèce devant le tribunal correctionnel qui lui se prononce sur la culpabilité ou l'innocence des personnes en question.

Si la chambre du conseil estime par contre qu'il n'y a pas d'indices de culpabilité suffisants, elle prononce une ordonnance de non lieu qui met fin à l'affaire.

Tant que le tribunal ou en cas d'appel la Cour d'appel et le cas échéant la Cour de cassation n'ont rendu une décision irrévocable, les personnes faisant l'objet d'un renvoi sont à considérer comme innocentes.

XXXX

Si le Parquet a décidé, après avoir publié le 11 décembre 2003 le résumé de l'expertise judiciaire, de porter également à la connaissance du public le déroulement, dans ses grands traits de l'instruction judiciaire, c'est en raison de son devoir d'informer le public dans des affaires aussi graves et importantes et qui intéressent, à juste titre, le grand public.

Luxembourg, le 22 octobre 2007

Le Procureur d'Etat,

Robert BIEVER

Annexes