

CONCORDE

21 ans et 90 secondes pour mourir (vaine plaidoirie)

25 juillet 2000

A 14 h 42 min 30 s le Concorde F-BTSC exploité par Air France débute son décollage sur la piste 26 droite de l'aéroport de Charles de Gaulle.

A 14 h et 44 min il s'écrase sur un hôtel de Gonesse.

Il aura fallu seulement 90 secondes aux occupants de l'avion pour mourir après 21 ans d'attente, car contrairement à ce que le BEA a affirmé dans son rapport, un drame de cette nature était bien évidemment prévisible.

L'instruction a démontré que le constructeur avait développé une « passivité attentiste » par rapport aux événements en exploitation et que les responsables du drame du 25 juillet 2000 n'avaient pas effectué toutes les démarches nécessaires et indispensables pour contraindre le constructeur à adopter les mesures qui s'imposaient pour remédier à tous les problèmes rencontrés.

L'instruction a également démontré que les acteurs de la sécurité, en présence de la répétition des éclatements de pneumatiques, ont seulement tenté d'apporter des réponses pour limiter ce risque, mais sans y parvenir. De ce fait, des projections de morceaux de pneus et d'autres matières sur les parties sensibles du Concorde ont continué à se produire sans qu'aucune mesure suffisante n'ait été prise pour empêcher des fuites de carburant, des déclenchements d'incendie ou des pertes de puissance des réacteurs.

Depuis l'accident du Concorde en 1979 à Washington, tous les responsables de l'exploitation, du retour d'expérience, du suivi et du maintien de la navigabilité de cet avion savaient que 2 nécessités s'imposaient : soit le renforcement de la voilure notamment à l'intrados, soit l'arrêt des vols. Pour des raisons techniques et financières, la première a été abandonnée. Pour le prestige de la France, la seconde ne pouvait être envisagée.

L'instruction a donc mis en évidence les fautes des acteurs de la sécurité durant toute la période qui s'est écoulée entre l'incident grave de Washington en juin 1979 et l'accident de Gonesse.

Que faire alors de tous les accidents et incidents graves précurseurs qui se sont succédés pendant 21 ans ?

Les ignorer ! C'est ce qu'ils ont fait.

Qu'on ne nous dise pas qu'il s'agit seulement de négligence ou de sous-estimation du risque. Non, on a ignoré volontairement le risque catastrophique généré par l'éclatement d'un pneumatique. Michel BOURGEOIS, enquêteur du BEA, a confirmé devant le magistrat instructeur ce que tout le monde savait : il fallait arrêter cet avion en 1979 et faire les modifications nécessaires et indispensables ! Michel BOURGEOIS a aussi avoué publiquement en d'autres circonstances que pendant 21 ans le BEA n'a pas bougé sur ordre.

« Il n'y avait ni mort ni blessé... alors on ne bougeait pas. ». Telle a été l'attitude du BEA et des autres tout au long des 24 années d'exploitation du Concorde.

Ainsi, aucun rapport d'enquête technique relatif aux accidents et incidents graves précurseurs n'a été rendu public jusqu'en 2005, année où celui de l'accident de Washington a été numérisé et diffusé sur le site du BEA.

Ainsi, durant la période qui s'est écoulée entre octobre 1994 et juillet 2000, plusieurs éclatements de pneus, qui, il faut le rappeler encore, pouvaient avoir des conséquences catastrophiques, ont eu lieu : 21 juillet 1995, 30 avril 1996, 23 juillet 1998, 18 janvier 2000, 22 janvier 2000, 14 juillet 2000. Mais les experts ont pu relever que, durant cette période, ils ne trouvaient pas trace d'investigations sur la question de la protection des réservoirs.

La dissimulation est évidente, pourquoi ne pas l'avoir dit et redit Madame la Présidente ? Le BEA doit-il être protégé et rester une institution que « le monde entier nous envie » comme l'a proclamé l'ancien secrétaire d'Etat aux transports BUSSEREAU ?

En effet, curieusement, le fonctionnement du BEA n'a pas été mis en cause lors de l'instruction et pire, pendant tout ce procès, vous avez, Madame la Présidente de ce Tribunal, mis le BEA sur un piédestal en faisant sans cesse référence à ses travaux alors qu'on ne peut plus désormais lui accorder une quelconque crédibilité.

« On ne laisse pas voler d'avions dangereux » s'est exclamé Monsieur ARSLANIAN le 2 mars 2004 devant la Mission d'Information sur la sécurité du transport aérien de voyageurs poursuivant en rappelant sans rire l'indépendance du BEA puis osant affirmer « Chacun sait que nous ne trichons pas »

Les 15 juillet et 25 octobre 1993, 2 incidents qualifiés de « majeurs » par BRITISH AIRWAYS eurent lieu à Londres à tel point que la compagnie anglaise était particulièrement préoccupée par la possible survenance d'un « nouveau cas plus critique ». Ce « nouveau cas plus critique » est finalement survenu le 25 juillet 2000 !

Comment la justice de notre pays a-t-elle pu se contenter de renvoyer devant le Tribunal de Pontoise un directeur des essais en vol, un ingénieur civil aéronautique ou le directeur du SFACT jusqu'en 1994, alors que c'est au plus haut niveau politique que la décision de poursuivre l'exploitation du Concorde jusqu'en l'an 2000 a été prise avec l'accord tacite du constructeur, des directeurs de la DGAC et du BEA, des responsables de la compagnie Air France qui se sont succédés pendant 21 ans ? Air France qui a tenté de neutraliser son CHSCT-PN avec la complicité de la DGAC. Car ce CHSCT fut un des rares à s'étonner que l'occurrence des 16 incidents graves et 6 accidents précurseurs rapportés sur 24 années d'exploitation d'une flotte de 13 avions n'ait pas contribué à prévenir cet accident. Trop gênant pour laisser faire !

En ayant renvoyé quelques lampistes devant un tribunal, notre société démontre qu'elle accorde peu d'importance à la mort de 113 personnes.

La DGAC constitue l'élément décisionnaire dans le cadre de la sécurité du transport aérien, elle a la responsabilité de maintenir la sécurité du transport aérien à son plus haut niveau.

Quand un accident se produit, il est clair que l'administration de l'aviation civile a la responsabilité de définir et d'appliquer les mesures permettant d'éviter la reproduction du même accident.

Il appartenait donc bien à tous les Directeurs Généraux de l'aviation civile qui se sont succédés de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du transport aérien.

Ils ne peuvent pas se contenter de répondre, comme Monsieur GOURGEON lors de l'accident du Mont Ste Odile : « *je ne savais pas, comme Directeur de la DGAC, que certains avions n'avaient pas de GPWS* » car la DGAC a reconnu dans un rapport du SFACT daté du 6 octobre 2000 qu'elle « n'avait pas su suivre » convenablement le niveau de navigabilité du Concorde. « N'avait pas voulu suivre » serait plus approprié !

Si tous les Directeurs Généraux de l'aviation civile qui se sont succédés ne savaient pas que le Concorde avait un défaut potentiellement catastrophique, c'est qu'ils ont failli à leur mission.

Mais la justice se contente de juger l'habituel directeur du SFACT et d'ignorer leur responsabilité. Où sont-ils tous ces Directeurs ? Pourquoi ne sont-ils pas devant ce Tribunal pour s'expliquer ? Faut-il,

comme pour le BEA, préserver globalement une institution qui se contente d'assurer la pérennité d'un système et non pas d'en contrôler rigoureusement les effets, qui maintient la sécurité du transport aérien à un niveau qui ne pénalise pas les objectifs économiques et industriels ? Il faut croire que l'absence des vrais responsables arrange beaucoup de monde.

Ou sont également les ministres des Transports qui se sont succédés depuis 1979. Ils ont tous eu connaissance de l'extrême gravité du problème. Ainsi, au cours du conseil des ministres du 3 octobre 1979, Monsieur LE THEULE rapportait que « l'accident de Washington a été très grave et on a frôlé la catastrophe »

Car c'est bien l'Etat qui procède directement à la validation des modifications majeures, celles qui ont un impact sur la réglementation (consignes de navigabilité)

Puisqu'on avait décidé d'ignorer la gravité du problème, sur qui comptait-on pour amortir le risque ? Les équipages pardi !

Cet avion avait un grave défaut que personne n'ignorait, il y avait eu des incidents, des incidents graves et même des accidents, il faut le répéter, mais il continuait de voler et « on s'en sortait »... jusqu'au jour où l'équipage n'a pas pu éviter que la tragédie survienne.

Confronté à une situation non prévue par le constructeur mêlant l'éclatement d'un pneumatique, la rupture d'une partie du réservoir n°5, un feu important sous la voilure gauche, une perte de poussée des réacteurs 1 et 2 et la non-entrée du train, qui peut croire que l'équipage avait une chance même infime de s'en sortir ?

Le 20 juillet 1979, après l'accident de Washington, le BEA, dans une note confidentielle signée de son directeur à l'époque Monsieur GUILLEVIC, mesurait en ces termes la gravité des conséquences possibles d'un éclatement de pneu, notamment : risque d'incendie, avarie grave de moteur, impossibilité de relevage du train d'atterrissage. Et crash aurait-il dû ajouter, n'est-ce pas ?

Les équipages et les passagers avaient-ils été prévenus que la rupture d'un pneumatique pouvait avoir ces conséquences catastrophiques ? Assurément non puisque cette note était confidentielle ! Encore une preuve de la dissimulation d'un problème que l'on ne voulait pas résoudre !

Et l'argument majeur qui repose sur le caractère soi-disant unique et imprévisible du processus d'arrachement du réservoir tel que mis en œuvre lors de l'accident du 25 juillet 2000 ne tient pas puisque le 15 novembre 1985 à Londres, à la suite de l'éclatement d'un pneumatique pendant le

roulage, un enfoncement de l'intérieur vers l'extérieur d'un réservoir carburant consécutif à un choc sur l'intrados de l'aile avait déjà eu lieu.

Et peu importe que la rupture du pneumatique de la roue n°2 ait été causée le 25 juillet 2000 par une lamelle, un trou ou une marche. Le Concorde, son équipage et ses passagers n'auraient jamais dû entreprendre ce vol avec le défaut dont on avait mesuré l'extrême gravité sans vouloir le résoudre.

Cette lamelle est l'arbre qui cache la forêt des menteurs et des tricheurs !

Comment expliquer sinon par la volonté de tricher que le constructeur EADS ait demandé des modifications au rapport préliminaire de l'accident de Gonesse rédigé par le BEA afin qu'il soit ajouté, à chaque fois qu'il était fait état de perforations des réservoirs dans l'analyse des incidents antérieurs, les mots « de petite dimension » ou « de faible dimension » alors que le retour d'expérience démontre le contraire !

Comment expliquer que les 2 cas de perforation de réservoirs de l'accident de Washington et de l'événement du 23 octobre 1993, qui ne figure dans aucun relevé officiel, aient été éliminés des statistiques alors que l'ensemble des heures de vol avait été prise en compte, sinon pour tricher afin de masquer que le taux de probabilité ne remplissait pas les exigences de la certification initiale ?

L'accident du Concorde a démontré la faillite du retour d'expérience, celui plus récent d'AF 447 la confirme.

« Notre système de retour d'expérience ne fonctionne pas correctement... et cela depuis des années » s'est exclamé le président de l'APNA en décembre dernier. « Une mobilisation rapide pour l'améliorer est donc nécessaire et le plus tôt sera le mieux ! »

« Le BEA lui-même, dont le rôle principal est de proposer des « recommandations » pour améliorer la sécurité aérienne, ne paraît guère démontrer d'empressement, et c'est un euphémisme, à utiliser, en ce sens, la base de données des incidents aériens... » affirme t'il.

Même la « commission des Communautés européennes » n'hésite pas à écrire de manière diplomatique que « *Le système communautaire actuel d'enquêtes sur les accidents d'aéronefs civils et de compte rendu d'évènements ne fonctionne pas de manière optimale* »...

C'était à la Justice de notre pays, à l'occasion de ce procès, de mettre un frein définitif à ce grave dysfonctionnement des institutions de notre pays. Ce ne fut pas le cas, hélas !

Et ainsi, rien n'empêchera la DGAC, l'EASA, le BEA et les autres de masquer d'autres problèmes à venir pour ne pas avoir à les résoudre.

HMC novembre 2010

Dans son Arrêt rendu le 29 novembre 2012, la Cour d'Appel constate

- Que le BEA n'a pas respecté de Code de l'aviation civile pendant le déroulement de l'enquête technique
- Que le BEA n'avait émis aucune recommandation après 1981 malgré les nombreux accidents et incidents graves qui ont eu lieu
- Que l'enquête technique du BEA relative à l'accident de Washington en 1979 avait été menée dans un contexte de pression politique
- Que la DGAC n'avait pas proposé la suspension du certificat de navigabilité du Concorde alors qu'elle s'imposait dès 1979 et ensuite en 1985 et 1993
- Que la DGAC avait commis plusieurs fautes de négligence
- Que l'organisation en France relative à la certification, au suivi et maintien de navigabilité était de mauvaise qualité...

...mais prononce la relaxe de tous les mis en examen