



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

Air France

Question écrite n° 20044

## Texte de la question

M. Jacques Myard appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur les raisons de l'abandon de l'exploitation commerciale du Concorde. Chacun connaît en effet l'histoire de cette formidable aventure condamnée dès son lancement à la marginalisation par le choc pétrolier et le protectionnisme des États-Unis, dont un musée recevrait prochainement un Concorde en cadeau. Ce défi technologique en avance sur son temps a été paradoxalement un anachronisme durant toute son exploitation ; image d'un autre temps, passé ou futur, il a néanmoins fait la fierté des Français qui lui montrent un attachement indéfectible. Ces derniers s'en sentent à juste titre propriétaires d'une certaine façon, puisque la conception de l'avion et la fabrication des quelques exemplaires existants ont été financées par les contribuables français et britanniques. En outre la faible rentabilité commerciale de l'appareil ne l'a pas empêché de voler pendant trente ans. L'arrêt de l'exploitation du Concorde qui n'est pas remplacé par un nouveau supersonique sonne dès lors comme l'échec d'une politique industrielle condamnée à abandonner toute idée de progrès et d'innovation pour suivre les besoins à moyen terme des marchés. Il lui demande en conséquence si toutes les possibilités ont été examinées pour permettre le maintien en service du Concorde avant de décider de son arrêt, et dans quelles conditions un appareil qui fait désormais partie du patrimoine de la France serait donné à un pays étranger.

## Texte de la réponse

Dans le cadre de l'autonomie de gestion reconnue à ses dirigeants sous le contrôle du conseil d'administration, Air France est maître du choix de sa flotte et de son exploitation. A la suite de la remise en service du Concorde, la compagnie avait repris l'exploitation en novembre 2001 de la ligne Paris - New York, à raison de cinq fréquences par semaine contre sept auparavant. Le coefficient moyen de remplissage, qui s'élevait à plus de 62 % en 1999 et 2000, était passé à 50 % en moyenne depuis la reprise des vols. Il était même tombé à moins de 30 % en mars 2003. Par ailleurs, les coûts de maintenance de cet appareil ont très sensiblement augmenté. Prenant acte du déficit structurel de cette exploitation, les compagnies Air France et British Airways ont décidé en commun d'y mettre un terme, Air France pour sa part ayant fixé cette échéance au 31 mai 2003. La compagnie a décidé de faire don de ses Concorde. Deux appareils ont été donnés à des musées étrangers, le National Air and Space Museum de Washington et le musée de Sinsheim en Allemagne. En France, le musée de l'Air et de l'Espace du Bourget et le Parc aéronautique de Toulouse devraient recevoir chacun un exemplaire, le dernier appareil devant être exposé sur le site de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jacques Myard](#)

**Circonscription :** Yvelines (5<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 20044

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** équipement, transports et logement

**Ministère attributaire** : équipement, transports et logement

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le** : 16 juin 2003, page 4659

**Réponse publiée le** : 18 août 2003, page 6521