



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

Air France

Question orale n° 258

Texte de la question

M. Jean-Pierre Blazy appelle l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sur son inquiétude devant la multiplication récente d'incidents lors de vols de supersoniques Concorde exploités par Air France et British Airways. La presse a révélé, en effet, de nombreux incidents : apparition de trois fissures sur fenêtre extérieure de la partie cabine le 30 octobre, problème de moteur le 3 novembre dernier, perte d'une partie d'une gouverne le 27 du même mois, problème mécanique du nez de l'appareil l'empêchant de se mettre en position supersonique le 12 janvier 2003 pour ne citer que les plus récents. Il a demandé au président d'Air France un bilan technique et commercial de l'activité du Concorde depuis la reprise des vols en novembre 2001, bilan qui ne lui a jamais été transmis. Le manque de transparence qui prévaut ne semble pas en mesure de rassurer les riverains de l'aéroport de Roissy qui ont été traumatisés par le crash meurtrier du Concorde à Gonesse le 25 juillet 2000. En conséquence, il lui demande de bien vouloir expliquer les raisons de ces incidents à répétition, de présenter le bilan à la fois technique et commercial de l'exploitation de l'appareil pour l'année 2002, enfin de préciser à quelle date il est aujourd'hui envisager de cesser l'exploitation du Concorde.

Texte de la réponse

BILAN ET PERSPECTIVES DE L'EXPLOITATION DU CONCORDE

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Blazy, pour exposer sa question, n° 258, relative au bilan et aux perspectives de l'exploitation du Concorde.

M. Jean-Pierre Blazy. Monsieur le ministre des transports, je souhaite vous faire part de mon inquiétude devant la multiplication récente d'incidents survenus lors de plusieurs vols du supersonique Concorde.

La presse a révélé ces incidents : apparition de trois fissures sur fenêtre extérieure de la partie cabine le 30 octobre 2002, problème de moteur le 3 novembre, perte d'une partie d'une gouverne le 27 du même mois, problème mécanique du nez de l'appareil l'empêchant de se mettre en position supersonique le 12 janvier dernier, pour ne citer que quelques exemples récents. A la faveur de la publicité donnée à ces incidents à répétition, on se rend compte en même temps du faible taux de remplissage de l'appareil.

Les avaries récentes et répétées ont amené la compagnie British Airways à étudier le retrait du Concorde, en précisant que l'argument commercial n'était pas le seul à entrer en ligne de compte. Je rappelle que le Bureau enquête accident, après la catastrophe de Gonesse, avait déjà indiqué qu'il s'agissait d'un appareil à la fois vieillissant et particulièrement complexe. Les expertises judiciaires, très peu transparentes, semblent révéler un scénario différent de celui qu'avait mis en évidence le Bureau enquête accident pour expliquer la catastrophe, en paraissant mettre en cause plus l'appareil que le fameux pneumatique de Goodyear.

En juillet 2003, j'avais demandé au président d'Air France un bilan technique de l'activité du Concorde depuis la

reprise des vols en novembre 2000. Il ne m'a jamais été transmis.

Les riverains de l'aéroport de Roissy, notamment les habitants de Gonesse, ville dont je suis le maire, comme vous le savez, qui ont été traumatisés par le crash meurtrier du Concorde survenu le 25 juillet 2000, veulent avoir des explications sur ces événements. En conséquence, pourriez-vous m'expliquer les raisons de ces inquiétants incidents à répétition, nous présenter un bilan technique mais aussi commercial de l'exploitation de l'appareil et, enfin, nous préciser à quelle date il est envisagé de cesser l'exploitation du Concorde. Une date est prévue depuis longtemps mais, compte tenu de la situation, n'est-il pas envisagé d'y mettre fin plus tôt ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.

M. Gille de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Comme vous, monsieur le député, je me suis renseigné sur Concorde.

Depuis qu'a été autorisée, à la fin de l'année 2001, la remise en service, l'exploitation de cet appareil est l'objet d'un suivi technique extrêmement attentif. En 2002, pour 590 vols, 1 812 heures d'activités réalisés par Air France, huit incidents ont nécessité un demi-tour, un détournement ou un arrêt du décollage.

La remise en service n'a été autorisée qu'une fois des modifications apportées, les procédures de suivi des incidents renforcées et des mesures correctives appropriées définies.

La vigilance des exploitants, du constructeur et des services officiels, qui s'exerce en permanence, permet donc aujourd'hui, sur le plan technique, de poursuivre l'exploitation de l'appareil. Sur le plan économique, il appartient à la compagnie d'évaluer l'intérêt commercial de cette exploitation.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Blazy.

M. Jean-Pierre Blazy. Je vous remercie, monsieur le ministre, pour cette réponse, mais elle ne me rassure pas totalement.

Huit incidents techniques en quelques mois, c'est peu, mais c'est en même temps beaucoup. Je ne doute pas un seul instant que, pour remédier à ces incidents techniques, les techniciens, les pilotes et la compagnie soient à chaque instant très attentifs, et heureusement, mais on ne connaît pas, l'enquête judiciaire n'ayant pas abouti, les causes exactes de la catastrophe. On en reste à l'explication donnée par le Bureau enquête accident. On voit apparaître des contradictions entre l'enquête administrative et l'enquête judiciaire, d'où des inquiétudes persistantes. Il y a un certain manque de transparence qui ne peut que renforcer l'inquiétude. Serait-il possible qu'un rapport plus élaboré soit communiqué aux élus et, à travers eux, aux riverains, consacré à cette série d'incidents techniques tout de même inquiétante ?

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Je retiens votre idée, monsieur Blazy, d'un rapport technique circonstancié. Huit incidents pour 592 trajets, cela fait environ 1,2 % d'incidents, ce qui semble faible. On pourrait faire une étude comparative, et, en même temps obtenir d'Air France et des services techniques qu'ils apportent davantage d'éléments techniques et peut-être tracent les perspectives d'avenir de cet appareil. Cette idée me paraît bonne, de façon que la transparence soit la ligne de conduite des responsables, qu'il s'agisse de l'exploitant ou de la direction générale de l'aviation civile.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Pierre Blazy](#)

Circonscription : Val-d'Oise (9^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 258

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 31 mars 2003, page 2288

Réponse publiée le : 2 avril 2003, page 2661

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 31 mars 2003