



**Cérémonie commémorative
20^{ème} anniversaire du crash du Concorde à Gonesse**

25/07/2000 -> 25/07/2020

*Samedi 25 juillet 2020 à 11 heures
Site de la Patte-d'Oie de Gonesse
7 route de l'Europe*

DISCOURS DE M. JEAN-PIERRE BLAZY

Maire de Gonesse

Madame la Députée,
Monsieur le Président,
Madame la Directrice adjointe,
Mesdames et Messieurs,

Il y a vingt ans à Gonesse sur ce site de la Patte-d'Oie à 16h44 s'écrasait le Concorde du vol Air France 4590 à destination de New-York, provoquant la mort de 113 personnes : les 100 passagers dont 96 allemands originaires de Mönchengladbach partis pour une croisière en Equateur, les 9 membres d'équipage, ainsi que 4 personnes au sol dont 3 employées et 1 touriste de l'Hôtelissimo, totalement détruit par le crash et situé à côté de l'hôtel-restaurant Les Relais Bleus. Cette catastrophe s'est produite 90 secondes après le décollage du Concorde alors que le pilote tentait un atterrissage d'urgence au Bourget comme l'indiquent les enregistrements radios des boîtes noires.

Aujourd'hui, nous sommes réunis pour rendre hommage aux victimes de cette catastrophe aérienne.

Cette tragédie a marqué l'histoire de Gonesse et ses habitants, et plus largement l'ensemble du territoire de Roissy. Le traumatisme est toujours vivace chez ceux qui l'ont vécu. Cette chaude journée du 25 juillet 2000 est restée dans toutes les mémoires et Gonesse n'a pas oublié.

Le choc, la violence et l'émotion d'une vision de mort et de désolation reviennent en chacun d'entre nous dès que l'on évoque cet instant où Gonesse bascula dans l'horreur. La lecture des témoignages d'époque nous la rappelle : « boule de feu », « bruit d'enfer », « fumée noire », « chaleur incroyable », « projections de métal », « odeur de kérosène et de chair brûlée ».

Immédiatement l'alerte rouge est donnée. Plus de 400 pompiers sont mobilisés, qui maîtrisent le feu moins de trois heures après l'accident. Gendarmes, policiers, hélicoptères et ambulances sont envoyés sur le site bouclé. Accourus sur les lieux, les premiers journalistes ne voient qu'une longue colonne de fumée s'échapper d'un amas de cendres.

De l'hôtel en bois, il ne reste que l'enseigne. La gérante de l'Hôtelissimo Michèle Fricheteau écrira plus tard dans son livre « Putain de crash » qu'elle venait de commencer son ménage. Sorti par la fenêtre juste avant le crash avec son apprenti, elle subira de graves brûlures au visage et aux bras et choisira en 2001 l'exil en Nouvelle-Calédonie, avec son mari et ses deux enfants.

Au milieu des débris fumants de la carlingue portant encore l'inscription « AIR » de « Air France » gisent les corps, dans une odeur nauséabonde. "Lorsque l'œil s'habitue, à travers la fumée, surgit l'horreur. Par dizaines des corps ou des morceaux de corps affreusement mutilés apparaissent, certains complètement carbonisés, ici et là des chaussures, des débris", racontera bouleversé un jeune secouriste.

L'émotion est planétaire.

A Gonesse, une chapelle ardente sera installée salle Jacques Brel et une marche silencieuse organisée le 28 juillet 2000. A Roissy, où l'accident est passé sous silence, les passagers continuent d'embarquer, tout juste alertés par le bruit lointain des sirènes.

Cérémonie commémorative 20^{ème} anniversaire du crash du Concorde à Gonesse

Le bilan humain aurait pu être plus lourd si l'appareil s'était écrasé sur la ville, le lieu du crash n'étant qu'à quelques centaines de mètres des habitations. Cela pose la question de la sécurité aérienne aux abords des aéroports quand on sait que 75% des crashes aériens ont lieu au décollage ou à l'atterrissage sur des zones densément peuplées.

Dans cette affaire, il faut voir plus loin que le seul scénario du crash décrit par le rapport d'expertise du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA) : la lamelle métallique du DC-10 de la compagnie américaine Continental provoquant l'éclatement du pneu, les traces de suie sur la piste, les flammes « longues de 60 mètres » qui dévorent l'appareil, font exploser le réservoir et vont jusqu'à brûler l'herbe qui recouvre le bout de la piste, ...

Cette thèse officielle fut contestée mais l'essentiel est ailleurs.

Il faut en effet s'intéresser à l'appareil lui-même. Lors du procès en appel en 2012, la justice a reconnu que Concorde n'aurait pas dû voler, qu'on aurait dû lui retirer son certificat de navigabilité. L'expertise judiciaire a révélé par la voix du procureur de la République de Pontoise que le crash de Gonesse résultait d'un « défaut important » du supersonique. Le Concorde avait, selon le rapport du parquet de Pontoise, une faiblesse au niveau de l'intrados (surface intérieure) de l'aile et des réservoirs de carburant, sujets à une exposition «à des chocs multiples en cas d'éclatement de pneus ou de roues». Ce problème avait été détecté dès 1979 par le constructeur Aérospatiale, et la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) en avait été informée, tout comme les compagnies exploitantes Air France et British Airways, sans que toutes les mesures nécessaires soient prises pour y remédier.

Les experts ont cherché des solutions mais aucune modification n'a été réalisée pendant plus de vingt ans pour pallier cette défaillance, dont une note interne de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) du 10 août 1979 indique pourtant qu'elle était susceptible de provoquer des accidents. Plusieurs incidents sont d'ailleurs survenus à cause de ce défaut. Sur les 67 ruptures de pneus enregistrées sur des Concorde avant 2000, 24 ont provoqué des impacts sur la carlingue et dans 7 cas, les réservoirs de carburant ont été percés. Malgré ces alertes à répétition, personne n'a demandé des améliorations pour diminuer les risques, qu'il s'agisse du constructeur (Aérospatiale), de l'autorité administrative ou du Bureau Enquêtes-Analyses (BEA).

Qu'a-t-on voulu sauver ? La force du mythe Concorde, fleuron de l'aéronautique française ? Celle-ci n'aurait pas dû à ce point occulter des faits susceptibles de remettre en cause la sécurité des vols. Sur ce point, je rappelle mon opposition à la reprise des vols du Concorde en 2000 après le crash. Il sera pourtant remis en service en novembre 2001 et connaîtra de nouveau une succession de neuf incidents en vol avant d'être définitivement cloué au sol en 2003.

C'est finalement la situation économique qui a signé sa mise à la retraite prématurée, avec la baisse du nombre de passagers et l'explosion des coûts de maintenance d'un matériel vieillissant. Concorde n'a jamais surmonté ses handicaps. Particulièrement gourmand en carburant, il perdait tout espoir de rentabilité trois ans déjà avant sa mise en service, lors du premier choc pétrolier de 1973 et de la débandade des compagnies qui en avaient réservé 80 exemplaires en option, puis annulé les unes après les autres leurs commandes. Polluant, surtout aux hautes altitudes de croisière où il est le seul à voler, bruyant en raison du bang supersonique, il a été l'objet de vives critiques. Sur le plan économique, son bilan comptable est désastreux, avec une explosion incontrôlée des coûts au fil de ses années de développement.

Afin qu'une telle catastrophe aérienne ne se reproduise plus sur des territoires aéroportuaires comme Roissy ou ailleurs en France et que l'on sache tirer les leçons du passé, je demande un renforcement de l'indépendance et des moyens du Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) pour la sécurité de l'aviation civile.

Par ailleurs, je juge également nécessaire le suivi par le Parlement des questions touchant à la sécurité aérienne et propose la tenue d'une conférence parlementaire annuelle réunissant l'ensemble des acteurs. Je rappelle que cette dernière proposition avait été formulée dès 2004 lorsque j'étais parlementaire membre de la mission d'information sur la sécurité du transport aérien de voyageurs constituée après le crash de Charm el-Cheikh. Cet accident au décollage avait fait 148 morts dont 134 français.

A l'heure où l'on annonce le successeur du Concorde, l'avion supersonique XB-1 du constructeur américain Boom Technology, officiellement dévoilé au public le 7 octobre prochain, et que 76 commandes ont déjà été passées par Virgin Atlantic ou Japan Airlines, je souhaite que la réflexion de l'Etat français en matière de sécurité aérienne soit poursuivie et accélérée.