

© Ian Waldie/Reuters



Le crash du Concorde

L'Express du 19/07/2001

Révélation

## Les non-dits d'une catastrophe

par Vincent Nouzille

### Conflits d'enquêteurs, indemnités inégales, facture de l'après-crash, sécurité des pistes... Un an après l'accident, les polémiques pointent

Recueillement sur le lieu du crash, à Gonesse (Val-d'Oise), réception au siège d'Air France, visite d'un Concorde, cérémonie oecuménique à Saint-Sulpice. Le 25 juillet, un an après le drame, les familles des 113 victimes de l'accident du Concorde rendront hommage à leurs défunts. Mince consolation à leur douleur: la plupart des 700 ayants droit des 100 passagers viennent de toucher le chèque d'indemnisation des assureurs d'Air France et des industriels concernés, qui ont distribué quelque 770 millions de francs (lire l'article du 26 avril 2001). Qui plus est, l'instruction judiciaire progresse, l'un des juges ayant assisté à des auditions et à des saisies aux Etats-Unis début juillet. Et un nouveau rapport du bureau d'enquêtes accidents (BEA), attendu ces jours-ci, doit conseiller une très grande prudence aux autorités sur une reprise des vols, initialement prévue au début de l'automne, tout en confirmant le scénario déjà connu du drame: une lamelle métallique tombée d'un DC 10 de Continental Airlines a entaillé un pneu, dont les débris ont endommagé les réservoirs du supersonique, provoquant une fuite de kérosène, l'incendie et la perte de l'appareil.

#### Double enquête, double expertise

Est-ce assez pour calmer les esprits? Pas vraiment. Car certains non-dits de l'après-crash risquent d'alimenter de vrais débats. Le premier concerne les effets pervers de la double enquête. Entre les équipes du BEA, soucieuses de rapidité, et les gendarmes et les magistrats chargés, au tribunal de Pontoise, d'établir d'éventuelles responsabilités pénales, le climat est toujours délétère. Chaque camp garde pour lui ses travaux, tout en pilonnant ceux des autres.

Conséquences: certaines expertises, par exemple sur les réservoirs, ont été réalisées deux fois, tandis que la reconstitution d'une aile du Concorde dans un hangar de la gendarmerie à Dugny (Seine-Saint-Denis) n'a pas servi à grand-chose. Pis: les experts judiciaires ont discrètement encouragé, ces derniers mois, des études privées controversées qui mettaient en cause les travaux du BEA... «Cette absence de coordination et cet esprit de chapelle nuisent à l'efficacité de l'enquête. Il faudra y remédier», estime Karim Ouchikh, l'un des avocats des victimes.

Les indemnités constituent le deuxième sujet sensible. Les assureurs, qui craignaient des procès aux Etats-Unis, sont fiers de la célérité du règlement amiable de 770 millions de francs. Mais les négociations ont laissé quelques rancœurs. Les avocats des familles des passagers ont d'abord discuté de l'enveloppe supplémentaire de leurs honoraires (180 millions), avant de s'intéresser aux indemnités de leurs clients. Certains parents se sont ensuite divisés sur la répartition du magot. Faute de pouvoir assigner quiconque aux Etats-Unis, les familles des victimes au sol sont, quant à elles, moins bien loties ou pas encore payées, ce qui entraîne des jalousies. Et plusieurs proches des neuf membres de l'équipage du Concorde, s'estimant mal indemnisés par les contrats d'Air France, n'excluent pas d'attaquer les autres industriels (Continental, Goodyear, EADS ou

British Aerospace) en justice.

### **Marchandages serrés**

Autre sourde controverse: qui va payer la facture globale de la catastrophe, qui pourrait dépasser 4 milliards de francs? L'indemnisation des proches des 113 victimes (avec les honoraires d'avocats et les frais divers) va déjà coûter plus de 900 millions aux assureurs, qui ont également remboursé à Air France l'aéronef perdu, pour une valeur de 210 millions. Mais les assureurs ont déjà prévu de rehausser leurs primes pour la flotte d'Air France! A ces dépenses s'ajoute la charge des études, des essais et des travaux menés par EADS, British Aerospace, Michelin, Air France et British Airways pour sécuriser les 12 Concorde restants. La note, qui s'allonge chaque jour, dépasserait 1 milliard de francs! «Entre industriels et exploitants, le marchandage sera serré», pronostique un expert. Enfin l'arrêt de l'exploitation des 12 Concorde, dont les certificats de navigabilité ont été suspendus en août 2000, aurait privé Air France de 700 millions de recettes annuelles et British Airways d'environ 1,3 milliard. «Or nous avons maintenu les équipes, qui nous coûtent environ 300 millions par an», explique un dirigeant d'Air France. Une partie des pertes a été provisionnée sur le premier semestre 2001. Cependant, les compagnies ne désespèrent pas de se retourner vers leurs assureurs...

Dernier non-dit, plus inquiétant pour l'avenir: depuis cette catastrophe, provoquée par un objet tombé d'un autre avion, quatre minutes avant le décollage du Concorde, aucune mesure radicale n'a été prise par les autorités pour mieux surveiller les pistes de Roissy ou d'Orly. «Nous attendons les éventuelles recommandations du BEA sur ce point pour agir», plaide-t-on au ministère des Transports. Jugeant les systèmes de télésurveillance trop lourds, Aéroports de Paris (ADP) se contente, pour le moment, de ses trois inspections de pistes quotidiennes. «Nous sommes déjà au-dessus des deux visites recommandées sur le plan international, explique un de ses responsables. On ne peut interrompre le trafic après chaque avion.» Seul problème: entre chaque inspection, il peut y avoir de 200 à 300 décollages! Et les risques de chute de pièces d'avion ne sont pas nuls. Une preuve? Sur les bords de la piste 26 R de Roissy, le 25 juillet 2000, les enquêteurs ont ramassé d'autres débris que ceux du Concorde ou que la pièce métallique du DC 10: une trappe bleue perdue un mois auparavant par un Boeing 777, deux bouchons de réservoir d'aéronef, une plaque grise issue d'un capot. «Personne ne les avait vus auparavant. Ils auraient pu causer d'autres dégâts», souligne un enquêteur. D'où cette question cruciale: a-t-on fait tout ce qu'il fallait pour qu'un tel accident ne se reproduise pas?