



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

accidents

Question écrite n° 50343

Texte de la question

A la suite de la catastrophe du Concorde, le Gouvernement a décidé de suspendre l'ensemble des vols des avions Concorde en attendant que les causes de cet accident soient clairement établies. Depuis, le certificat de navigabilité des avions Concorde a été retiré. Si on peut admettre la prudence du Gouvernement français dans ce dossier, M. Pierre Cardo demande à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement si, dans la même logique, il entend suspendre les autorisations d'atterrissage et de décollage des avions de type Boeing 747, notamment de la première génération, souvent qualifiés de dangereux, sur les aéroports français. En effet, à la suite de l'accident d'un avion de ce type le 17 juillet 1996 (vol TWA 800 devant rallier New York à Paris) et après publication du rapport d'enquête, il apparaît que les causes exactes de cet accident, comme dans le cas du Concorde, restent floues et que, en tout état de cause, une défaillance technique soit retenue comme raison principale de cet accident. A défaut de suspension de l'autorisation de vol en France pour ce type d'avion, il lui demande de lui préciser si la société Boeing a fourni toutes les garanties et fait procéder aux réparations indispensables. Par ailleurs, devant l'augmentation continue du trafic aérien, il lui demande s'il envisage, au cours de la présidence française de l'Union européenne, de faire des propositions pour la création d'une autorité européenne commune de certification, prélude à une autorité mondiale, notamment aussi pour éviter des situations comme celle que le Concorde a connue avant le retrait de la certification.

Texte de la réponse

La décision de suspendre les certificats de navigabilité des Concorde fait suite à une recommandation émise par le bureau enquêtes-accidents le 16 août 2000, rédigée en ces termes : « L'accident du 25 juillet 2000 a ainsi montré que la destruction d'un pneu - événement simple dont on ne peut affirmer qu'il ne puisse se reproduire - a eu des conséquences catastrophiques dans un délai très bref sans que l'équipage ne soit en mesure de rétablir la situation. » En effet, en matière de navigabilité des aéronefs, il est admis qu'un événement ou une panne ne doit pas conduire à lui seul à un accident majeur. De plus, l'expérience en service du Concorde montre que l'éclatement d'un pneu, quelle qu'en soit la cause, est relativement fréquent, puisqu'il se produit en moyenne tous les 1 000 vols. L'accident du vol TWA 800, quant à lui, a été causé par l'explosion du réservoir central de carburant, explosion causée par une étincelle d'origine indéterminée. Les hypothèses les plus plausibles pour expliquer l'origine de cette étincelle portent sur des combinaisons de plusieurs pannes ou d'événements indépendants dans le système d'alimentation en carburant ou dans le système électrique de l'avion. Par ailleurs, l'expérience accumulée par la flotte mondiale des Boeing 747, de l'ordre de 50 millions d'heures de vol en service, utilement complétée par celle de nombreux autres appareils conçus suivant les mêmes principes, permet de démontrer que ce type d'événement est effectivement très peu probable. Les autorités aéronautiques, tout en mettant en oeuvre des mesures correctives, n'ont pas interdit de vol les Boeing 747. C'est ainsi que des modifications et des inspections d'équipements ont été définies par Boeing, en relation avec l'administration américaine, afin de rendre ce type d'événement extrêmement improbable. Ces mesures, rendues obligatoires sur les Boeing 747 immatriculés en France, répondent au double objectif d'éliminer les causes d'allumage des vapeurs dans les réservoirs et de réduire, ou d'éliminer, la présence même de ces

vapeurs. Par ailleurs, la création d'une autorité européenne pour la sécurité a fait depuis plusieurs années l'objet de réflexions approfondies au sein des instances communautaires. Un premier mandat avait été donné en juin 1998 à la Commission. Il a été revu en juin 2000. Sur cette base, la Commission vient de transmettre aux Etats membres un projet adopté le 27 septembre 2000 par le collège des commissaires. Le Gouvernement avait déjà annoncé qu'il ferait de ce dossier une priorité de la présidence dans le domaine des transports. Cette position a été confirmée lors du conseil du 2 octobre 2000.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Cardo](#)

Circonscription : Yvelines (7^e circonscription) - Démocratie libérale et indépendants

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 50343

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 4 septembre 2000, page 5116

Réponse publiée le : 13 novembre 2000, page 6479