

RTF FB REF FA DNP RMR

RTR_TNS 3 G FR INGE AIR AER GB EUROPE WEU DIS AIRF.PA BA.L CPX 1213 L21369709

FRANCE-CONCORDE (RECIT PREVU)

France/Concorde - Du drame à l'espoir

par Christian Curténelle

PARIS, 21 juillet (Reuters) - "C'était un peu comme l'apocalypse. En quelques secondes, notre vie a complètement basculé".

Un an après la catastrophe du Concorde, le 25 juillet 2000, les souvenirs de Michèle Fricheteau restent douloureux.

Dé l'hôtel qu'elle avait acheté trois ans plus tôt, il ne reste qu'un terrain vague derrière des palissades posées à la demande de la justice.

C'est là, au lieu-dit la Patte d'oie, à Gonesse, dans le Val d'Oise, que le Concorde d'Air France s'est écrasé, l'aile gauche en flammes, à 16h44. L'accident a fait 113 victimes: 100 passagers, pour la plupart allemands, qui partaient en croisière, les neuf membres d'équipage et quatre employés de l'hôtel Hotelissimo, dont deux stagiaires polonaises.

"On ne savait rien de ce qui venait d'arriver. On m'a expliqué, après, que le souffle du réacteur était arrivé sur moi, me brûlant le visage, les cheveux, les bras", raconte Michèle Fricheteau.

Comme pour exorciser ce cauchemar, cette petite femme débordante d'énergie a raconté son histoire et celle de son hôtel dans un livre, "Putain de Crash".

Car c'est bien une vision de cauchemar qui s'offre aux pompiers du Val d'Oise, aux pompiers de l'aéroport de Roissy, d'où l'avion avait décollé à 16h42, et aux sapeurs-pompiers de Paris, qui affluent sur les lieux.

Le colonel Pierre Grenier, qui dirigeait les équipes de secours, en garde "une image affreuse".

"Sentiment d'échec"

"On aurait pu penser à un attentat, ou un bombardement, avec un hôtel qui continuait de brûler, et puis ces débris d'avion, des restes humains sur un rayon de 200 à 250 m", raconte-t-elle.

Cette intervention, la pire de sa carrière, confie-t-il, lui laisse aujourd'hui encore un goût amer.

"On a un sentiment d'échec. On n'a pu sauver aucune vie humaine", à l'exception d'une jeune étudiante britannique, Alice Brookling, qui avait pu sauter de la fenêtre de sa chambre d'hôtel, explique l'officier.

Une enquête technique est aussitôt ouverte par le Bureau enquêtes accidents (BEA) de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). Parallèlement, les enquêteurs de la gendarmerie des transports aériens (GTA) commencent leur travail de fourmi.

Le lendemain, le parquet de Pontoise ouvre une information judiciaire pour "homicides et blessures involontaires". Trois juges et trois experts sont nommés. Une cellule d'enquête, cellule 95, qui comptera jusqu'à 60 gendarmes est mise en place. Qu'il s'agisse de l'enquête technique administrative ou de

l'enquête judiciaire, il s'agit de comprendre ce qui s'est réellement passé dans les deux minutes entre le décollage et l'accident.

"Il y a d'abord eu un léger choc sur la piste quand la roue a heurté une lamelle métallique tombée d'un avion américain qui avait décollé quelques minutes plus tôt. Immédiatement après, l'appareil a commencé à partir sur la gauche ce qui a obligé le commandant de bord (Christian Marty), à rectifier sa trajectoire. Tout de suite après, diverses alarmes ont retenti dans le cockpit, dont une concernant le moteur n°2 que le mécanicien a coupé", résume Henri Tricot.

Ce journaliste spécialisé est l'auteur d'un livre, "Concorde, autopsie d'un crash", qu'une source proche de l'enquête juge "sérieux, à quelques erreurs de détail près".

Questions autour d'une catastrophe

La décision de couper le moteur n°2 a nourri la polémique.

"On n'arrête pas un moteur quelle que soit la panne tant qu'on n'a pas atteint une vitesse et une altitude suffisantes pour pouvoir faire demi-tour et venir se poser", explique Henri Tricot. "Cela dit, c'est un réflexe de base d'arrêter un moteur en panne".

D'autres questions vont surgir au fil des mois. Dès le 28 juillet, le Conseil national de sécurité des transports américain (NTSB) rend publique ses recommandations formulées dix-neuf ans plus tôt qui conseillaient à Air France de changer ses procédures Concorde, à la suite de quatre incidents "potentiellement catastrophiques" d'éclatement de pneus au décollage.

Autre interrogation: le Concorde d'Air France était-il trop chargé ?

"Nous avons travaillé sur cette question et je peux dire aujourd'hui que le poids était correct", répond le patron du BEA, Paul-Louis Arslanian.

Le BEA, qui s'apprête à publier en début de semaine son deuxième rapport d'étape, a pu reconstituer l'essentiel du scénario, depuis l'éclatement d'un pneu après le choc avec la lamelle métallique perdue par un DC 10 de Continental Airlines qui avait décollé quatre minutes avant le Concorde.

"Il nous reste à comprendre, précisément, et dans le détail, pourquoi le réservoir (de l'aile gauche) a été détruit", provoquant l'incendie, explique Paul-Louis Arslanian.

En marge des enquêtes, les constructeurs ont déjà effectué des modifications, notamment en changeant les pneus et en installant une enveloppe de kevlar à l'intérieur des réservoirs. Un Concorde de British Airways a, pour la première fois, réalisé un essai en vol en franchissant la vitesse supersonique, le 17 juillet dernier.

Car la question qui agite le monde aéronautique depuis la décision du ministre des Transports Gayssot, de clouer les appareils au sol, dès le 26 juillet 2000 - les Britanniques attendront le 15 août -, n'est plus de savoir si Concorde,

vitrine de la technologie européenne, revolera, mais quand.

"Ce n'est pas seulement une question technique, c'est aussi une question politique", dit Henri Tricot. "Il est évident que British Airways et Air France ont intérêt à conserver Concorde dans leurs flottes et à continuer à le faire voler tant que cela sera possible. Pour l'instant, ils n'ont pas de successeur", dit-il.

Le 8 juillet, Jean-Claude Gayssot a estimé que le certificat de navigabilité pourra être rétabli "à l'automne". /CC/NC