

**TRIBUNAL DE GRANDE  
INSTANCE DE PONTOISE**

Pontoise, le 23 juillet 2001

**PARQUET**

**LE PROCUREUR DE LA  
RÉPUBLIQUE**

**Communiqué de presse  
de Monsieur le Procureur de la République de PONTOISE**

Le Procureur de la République près le Tribunal de grande Instance de PONTOISE rappelle que le 25 juillet 2000 peu après 16 heures 42 minutes, l'aéronef Concorde immatriculé F-BTSC décollait de l'aéroport de ROISSY Charles-de-Gaulle en piste 26 D pour se rendre à New York aux Etats-Unis (Vol AF 4590).

Deux minutes plus tard, le Concorde s'écrasait sur un établissement hôtelier au lieu-dit "La patte d'oie de GONDASSE" à proximité de l'intersection de la RN 17 et du CD 902, situé à 2500 mètres environ du seuil de la piste 26 D.

Cet accident du Concorde a provoqué la mort des 100 passagers et des 9 membres d'équipage, ainsi que de quatre personnes qui travaillaient au sein de l'établissement hôtelier au moment de l'écrasement. Trois autres personnes présentes dans l'hôtel ont été blessées.

Les premières investigations ont permis d'établir qu'au moment du décollage de l'aéronef, le pneu n° 2 du train arrière gauche du Concorde avait éclaté. Divers débris, éléments de pneumatiques, éléments de déflecteurs d'eau, morceaux de carénage, plaque d'alliage, étaient trouvés sur la piste n°26. Par ailleurs, une lamelle métallique n'appartenant pas au Concorde était retrouvée aux abords de cette piste.

Le 26 juillet 2000, une information judiciaire a été ouverte des chefs d'homicides involontaires et de blessures involontaires. Cette information judiciaire a été confiée à trois magistrats instructeurs, Madame TASMADJIAN, et Messieurs BERGES et FOURNIER. Monsieur BERGES est le Juge chargé de l'instruction qui coordonne le déroulement de la procédure.

\* Durant cette année d'enquête et en sus de très nombreuses expertises qui ont permis une rapide identification des victimes et le rapatriement des corps des victimes dans de bonnes conditions, vingt-deux expertises techniques - dont quinze sont d'ores et déjà achevées et remises - ont été ordonnées par les magistrats instructeurs.

Les expertises sont diligentées en coordination avec les responsables de l'enquête technique réalisée par le Bureau Enquête Accident.

Certaines d'entre elles portent sur la recherche de traces d'explosifs, sur le pneumatique numéro 2 du train principal gauche du Concorde, sur les causes de l'éclatement de ce pneu, sur les corrélations pouvant exister entre la déchirure du pneumatique et la lamelle retrouvée aux abords de la piste.

D'autres expertises ont porté sur des morceaux de réservoirs retrouvés sur la piste de décollage et sur le lieu de l'accident, ainsi que sur divers débris de l'épave de l'aéronef, dont notamment divers éléments des panneaux du cockpit.

Les magistrats ont également fait procéder à l'analyse des paramètres de vol à partir des données figurant dans les enregistreurs de vol (CVR, DFDR QAR), à l'expertise des turbo-réacteurs plus particulièrement des turbo-réacteurs numéros 1 et 2 ainsi qu'à celle de la piste de décollage.

L'ensemble des opérations d'entretien et de maintenance effectuées sur le Concorde F-BTSC depuis sa mise en circulation ont également fait l'objet d'une expertise.

Les résultats de toutes ces expertises spécifiques doivent par ailleurs être pris en compte par le collège de trois experts, Messieurs BELOTTI, CHAUVIN et GUIBERT désignés par les magistrats instructeurs et en charge de l'expertise générale sur la détermination des causes de l'accident.

\* Les magistrats instructeurs ont également fait diligenter des commissions rogatoires délivrées au Colonel, Commandant la Légion Départementale Ile de France et au Colonel, Commandant la Gendarmerie des Transports Aériens aux fins notamment de procéder à l'audition de tous les témoins, de recueillir les effets personnels et les valeurs des victimes sur le site de l'accident, de procéder à la collecte des pièces aéronautiques et des débris divers en vue de la reconstitution de la voilure de l'aéronef et des expertises à effectuer.

Par ailleurs, des investigations ont été et sont effectuées notamment sur les dénonciations ou recherches d'indices d'actes de malveillance, sur les conditions de préparation du vol AF 4590, sur les opérations de maintenance du Concorde F-BTSC, sur l'identité et l'état des aéronefs ayant précédé le décollage du vol AF 4590 sur la piste 26D, sur la maintenance des infrastructures de la piste, sur l'aptitude du personnel navigant au regard des qualifications requises et enfin auprès des Services de Navigation Aérienne.

L'enquête porte également sur l'historique des divers incidents répertoriés sur le Concorde F-BTSC ainsi que sur la flotte des avions Concorde.

Les résultats de cette commission rogatoire seront prochainement remis aux magistrats instructeurs lesquels sont tenus régulièrement informés du déroulement des investigations.

\* Le Bureau Enquête Accident a développé dans un rapport préliminaire du 31 août 2000 puis dans un rapport complémentaire du 15 décembre l'état des analyses de l'enquête technique sur les circonstances et les causes de l'accident. Un nouveau rapport d'étape vient d'être établi. Ces rapports sont naturellement, dès leur communication à l'autorité judiciaire, versés au dossier d'information dont ils constituent alors une pièce du dossier. Ces rapports sont rendus publics par le Chef du Bureau Enquête Accident.

Au terme de l'article 11 du Code de Procédure Pénale, le Procureur de la République, peut, afin d'éviter la propagation d'informations parcellaires ou inexacts ou pour mettre fin à un trouble à l'ordre public rendre publics des éléments objectifs tirés de la procédure ne comportant aucune appréciation sur le bien-fondé des charges retenues contre les personnes mises en cause.

Il est donc possible à l'occasion des nombreuses interrogations et sollicitations provoquées un an après la catastrophe survenue le 25 juillet 2000 de souligner sur le développement judiciaire du dossier les quelques points suivants :

1. L'hypothèse d'un acte de malveillance par l'effet de substances explosives peut être écartée, l'expertise diligentée sur ce point soulignant l'absence de traces d'explosifs.

2. La lamelle retrouvée aux abords de la piste 26 D est une pièce métallique tordeuse mesurant 435 millimètres de long, 29 à 34 millimètres de large et 1,4 millimètre d'épaisseur. Cette barre comporte 12 perforations (d'un diamètre de 5 millimètres environ), 5 rivets y étant fixés.

Elle est constituée d'un alliage composé de titane, recouvert de deux couches de peinture verte sur une face et d'une couche de peinture verte et d'une couche de silicone rouge-orangé sur l'autre face.

Des traces noires sont présentes sur cette pièce métallique qui ont une consistance granuleuse et gélatineuse et qui n'ont pas les caractéristiques d'une peinture.

Cette lamelle a été identifiée en une pièce dite "wear strip ou bande d'usure" d'un capot d'inverseur de moteur CF6-50 équipant les réacteurs des D.C. 10 et n'appartenant pas en tout état de cause au Concorde F-BTSC.

Selon un expert qui a procédé à des examens sur des prélèvements de peinture et de mastic effectués lors d'un déplacement à HOUSTON par un agent du Bureau Enquête Accident sur l'aéronef DC 10-30 immatriculé N 13067 de la Continental Airlines, ainsi qu'à l'exploitation de l'album photographique que cet agent avait réalisé à l'occasion de sa mission aux Etats Unis, cette lamelle correspondait bien à une pièce qui avait été montée en vis-à-vis de la pièce située sur la bande de jointure du capot moteur n°3 de cet appareil. Cet aéronef a décollé quelques minutes seulement avant le Concorde.

Ce wear strip a été monté sur le D.C. 10 à HOUSTON le 9 juillet 2000 lors d'une visite complète de l'appareil.

Un des magistrats instructeurs s'est, en compagnie d'un représentant du parquet, des trois membres du collège d'experts, du directeur d'enquête et de l'un de ses adjoints, rendu à HOUSTON au début du mois de juillet 2001 pour assister à la réalisation d'une commission rogatoire internationale portant sur ces points.

3. En l'état des résultats d'expertises déjà rendues, sous réserve des résultats d'une expertise complémentaire actuellement en cours, la corrélation entre cette lamelle métallique et la déchirure du pneu avant droit du train gauche du Concorde résulte selon les experts :

- de la forme spécifique de la déchirure latérale visible sur le morceau de pneumatique qui semble en bonne adéquation avec la forme de la pièce métallique ;

- de la morphologie franche de cette déchirure localisée dans une zone associable à une coupure à l'aide d'un objet contondant pouvant être assurée par la tranche de la pièce métallique ;

- de la structure de cette déchirure en des zones présentant des arrachements de matière à des emplacements qui après positionnement exact de la pièce incriminée apparaissent au regard d'un rivet ainsi qu'en bout de celle-ci ;

- de la présence de rayures directionnelles sur la tranche de la pièce métallique que l'on peut lier à un frottement abrasif bref sur la piste de la pièce accidentellement "incrustée" dans le pneumatique ;

- de ce que le spectre des traces de substance noire figurant sur la lamelle correspond à celui d'un pneumatique réformé de Concorde utilisé par un expert comme témoin.

4. Il a été retrouvé sur la piste 26 D de décollage du Concorde un morceau de la partie intrados du réservoir n°5 de l'aile gauche situé entre les longerons 55 et 56 et entre les nervures 23 A et 23 B. Les analyses effectuées permettent d'établir que ce morceau de réservoir a subi une poussée orientée de l'intérieur du réservoir vers l'extérieur, entraînant le gonflement et l'arrachement de la pièce.

Cet arrachement a pu être provoqué par une onde de choc dont l'origine reste à établir de manière certaine.

5. Il a été retrouvé à GONNESSY sur le lieu de l'écrasement du Concorde F-BTSC un débris de réservoir provenant également de la partie intrados du réservoir n°5 de l'aile gauche de l'aéronef situé le long du longeron 56 entre les nervures 24 A et 24 B dans le prolongement du morceau étudié précédemment.

L'analyse de cette pièce, dans le cadre d'une expertise, a permis d'établir que ce morceau de réservoir présentait sur la partie avant gauche une perforation de 40 mm de large et de 10 mm d'ouverture.

Selon l'expert qui l'a examinée, cette perforation résulte d'un impact qui se serait produit de l'extérieur vers l'intérieur du réservoir, du bas vers le haut, de la voilure vers le fuselage, et plutôt de l'arrière vers l'avant.

Le projectile qui n'a pas été identifié, pourrait provenir de la région du train d'atterrissage principal gauche.

6. La pénétration du projectile dans le réservoir rempli de kérosène n'a pu, selon le rapport d'un expert en vulnérabilité des structures entraîner une projection de carburant éventuellement sous forme de spray qui par un phénomène non encore défini de contact avec des points chauds a pu engendrer l'inflammation du kérosène à l'extérieur du réservoir.

7. Il est établi que l'entretoise centrale du train principal gauche du Concorde n'a pas été remontée à l'issue d'une visite technique qui avait été effectuée du 17 au 21 juillet 2000.

L'expertise concernant le bogie du train principal gauche et ayant pour objet de déterminer l'incidence de l'absence d'entretoise est de nature à montrer en l'état des investigations effectuées que l'absence de cette entretoise n'a pas été à l'origine des perturbations de trajectoire de l'aéronef et de la destruction du pneumatique n°2.

8. A partir des divers débris de l'aéronef, il a été procédé à une reconstitution de l'aile gauche du Concorde, afin de déterminer notamment les causes de l'accident.

L'autefois, cette reconstitution de l'aile n'a pas permis de donner un avis concernant le scénario de l'accident, compte tenu de l'état très dégradé de l'épave.

\* \* \*

Dans le cadre des investigations effectuées sur commission rogatoire, les bijoux, valeurs et biens personnels recueillis sur le site de l'écrasement ont été répertoriés et ont fait l'objet d'un nettoyage approfondi afin d'en effectuer un descriptif précis par un bijoutier. L'ensemble de ces 5000 valeurs ont été photographiées et gravées sur un CD-ROM.

Un logiciel spécifique a été conçu par les militaires de la gendarmerie en vue de la présentation de ce CD-ROM aux familles de victimes pour la reconnaissance des effets personnels et valeurs.

Après une phase préalable de reconnaissance des valeurs par les ayants droit qui a déjà débuté, la phase de restitution des valeurs pourra être entreprise dès lors qu'elles auront été identifiées sans contestation quant à leur propriétaire.

Monsieur le juge d'instruction BERGES rencontrera, hors la présence de la presse, et pour les tenir informés du développement de l'information judiciaire, les familles des victimes le 26 juillet au matin à l'occasion de leur déplacement pour les cérémonies commémoratives de l'accident du 25 juillet.

\* \* \*

Les informations diffusées ci-dessus sont provisoires dans l'attente des résultats de nombreuses autres expertises initiales ou complémentaires en cours et dont les résultats ne sont pas encore versés au dossier d'instruction.

En l'état des investigations, aucun autre élément ne peut être communiqué.