



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 12ème législature

accidents

Question au Gouvernement n° 1033

Texte de la question

### CATASTROPHE AÉRIENNE DE CHARM EL-CHEIKH

**M. le président.** La parole est à M. Hervé Morin.

**M. Hervé Morin.** Ma question s'adresse à M. le ministre des transports.

Comme vous le disiez, monsieur le président, la France est triste, la France est malheureuse : 148 personnes, dont 133 de nos compatriotes, sont mortes dans un tragique accident d'avion au retour de leurs vacances, samedi dernier, au large de Charm el-Cheikh. Depuis ce tragique événement, à la douleur se mêlent les interrogations, en particulier sur la fiabilité de la compagnie égyptienne Flash Airlines et sur l'état de l'appareil qui s'est abîmé en mer. De nombreux témoignages d'anciens passagers font d'ailleurs part d'un certain délabrement des appareils de cette compagnie.

Le Gouvernement fait tout ce qui est en son pouvoir pour répondre à ces interrogations, en particulier sur les causes réelles de l'accident. Nous savons depuis hier que, à la suite des contrôles inopinés réalisés fin 2002, les autorités suisses avaient interdit l'atterrissage des deux Boeing de Flash Airlines sur leur territoire et rendu publiques leurs conclusions. Nous savons également qu'à la suite de ce contrôle les autorités égyptiennes avaient décidé une révision de l'appareil.

Monsieur le ministre, combien de contrôles ont-ils été effectués sur cet appareil en France et en Europe depuis sa révision et quelles ont été leurs conclusions ? Par ailleurs, pourquoi, malgré cette révision, la Suisse n'a-t-elle pas levé son interdiction d'atterrissage, alors que les avions de Flash Airlines continuaient à se poser sur le territoire des autres pays européens ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française et sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.

**M. Gilles de Robien,** ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Monsieur le président Morin, comme l'a indiqué le Premier ministre, la France a mobilisé des moyens maritimes et sous-marins, civils et militaires, ainsi que des équipes spécialisées dans les enquêtes sur les accidents aériens, qui sont déjà au travail sur place.

Il s'agit en priorité de retrouver les victimes, mais aussi les boîtes noires, pour savoir ce qui s'est passé. Il faudra du temps pour analyser et comprendre. En tout cas, toute la transparence doit être faite. Et je peux vous dire, monsieur le président Morin, que cette volonté de transparence est entièrement partagée par les autorités égyptiennes.

Les faits connus aujourd'hui sont les suivants. Je rappelle d'abord que les contrôles les plus lourds relèvent toujours des pays d'immatriculation. Ainsi, l'avion de Flash Airlines faisait l'objet de contrôles importants de la

part des autorités égyptiennes, de même que les avions d'Air France, par exemple, font l'objet de contrôles importants de la part des autorités françaises.

En outre, dans le cadre de la procédure dite SAFA, qui est commune à vingt-cinq pays, les compagnies font, en plus, l'objet de contrôles aléatoires de la part des pays tiers, c'est-à-dire de ceux qui reçoivent ces avions qui appartiennent à des compagnies dans des Etats étrangers.

Ainsi, la Suisse a relevé plusieurs problèmes lors d'un contrôle aléatoire, en octobre 2002. Le rapport établi par les autorités helvétiques précise que plusieurs de ces problèmes ont été corrigés sur place. Les appareils ont ensuite fait l'objet de grosses révisions, en décembre 2002 et en janvier 2003. Elles ont eu lieu en Norvège et au Maroc pour la motorisation, et elles ont été respectivement effectuées par Brathens, entreprise connue internationalement, et par la SNECMA.

La Pologne, dans le cadre de ces procédures SAFA, a également procédé à un contrôle en avril, qui s'est révélé satisfaisant.

La France, dans le cadre de ses propres contrôles aléatoires, a contrôlé l'appareil qui s'est abîmé en mer Rouge le 22 octobre 2003. Ce contrôle a été effectué à Toulouse et n'a révélé aucune anomalie.

Nous avons appris ce matin, par l'aviation civile allemande, que l'Allemagne a effectué une évaluation globale approfondie de la sécurité, fin septembre 2003 et au tout début d'octobre 2003. Ce contrôle s'est révélé, lui aussi, satisfaisant.

Par ailleurs, il semble que Flash Airlines n'ait pas fait de nouvelles demandes pour desservir la Suisse, ce qui expliquerait que l'avis des autorités helvétiques n'ait pas été révisé.

Aujourd'hui, en tout cas, notre principale préoccupation, monsieur le président Morin, vous l'avez bien compris et vous en êtes d'accord, concerne les familles des victimes et leurs proches. Nous devons naturellement faire toute la lumière sur les circonstances de cet accident. Nous le leur devons. *(Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française et sur quelques bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.)*

## Données clés

**Auteur :** [M. Hervé Morin](#)

**Circonscription :** Eure (3<sup>e</sup> circonscription) - Union pour la Démocratie Française

**Type de question :** Question au Gouvernement

**Numéro de la question :** 1033

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** équipement, transports et logement

**Ministère attributaire :** équipement, transports et logement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 7 janvier 2004

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 7 janvier 2004