

<https://fenvac.com/egyptair-un-an-apres-le-crash-le>



Egyptair : un an après le crash, le silence radio de l'Égypte

- Revue de presse -

Publication date: mardi 16 mai 2017

Copyright © FENVAC - Tous droits réservés

Le 19 mai 2016, un Airbus s'écrasait avec 66 personnes à bord. Depuis l'enquête piétine, ce qui suscite la colère des familles.

L'événement est passé inaperçu. Il est pourtant éloquent. C'était le 9 décembre dernier. Soit sept mois après le crash du vol MS 804 et douze jours avant que le procureur général égyptien n'annonce - enfin - que les dépouilles allaient être rendues à leurs familles. À Montréal ce jour-là, l'Association du transport aérien international (Iata) remettait un prix, le Platinum Award, au président-directeur général d'Egyptair. Safwat Musallam le recevait des mains du patron de l'Iata, le Français Alexandre de Juniac, ancien directeur de cabinet de Christine Lagarde à Bercy, puis PDG d'Air France-KLM. Ont-ils évoqué, au cours de cette cérémonie, le crash du 19 mai dernier quand un Airbus A320 d'Egyptair s'abîmait en Méditerranée avec 66 personnes à bord, dont 30 Égyptiens et 15 Français ? L'avion avait décollé de Paris pour Le Caire. Alexandre de Juniac explique au Figaro que cette récompense est seulement un « *certificat remis à une compagnie ayant rempli certaines obligations notamment en termes de nouvelles technologies pour satisfaire ses clients* » et que la décoration était d'ordre « *purely business* ».

Aujourd'hui, un an après le drame, ni les familles des victimes, ni le constructeur aéronautique, ni les autorités judiciaires des pays dont étaient originaires les passagers ne savent ce qui s'est réellement passé à bord du vol MS 804. L'histoire du crash d'Egyptair n'est pas seulement celle du drame des proches endeuillés, c'est aussi l'échec d'une coopération judiciaire internationale. L'annexe 13 de la convention de Chicago signée en 1944 prévoit qu'en cas d'accident, le pays en charge de l'enquête (ici l'Égypte) a un an pour rendre un rapport. Or pour l'instant, de rapport il n'y a point.

Seules deux certitudes : il n'y avait pas de traces d'explosif sur les dépouilles rapatriées à Paris le 17 janvier. Les gendarmes français viennent de rendre leurs conclusions. Exit donc la thèse de l'attentat plébiscitée par l'Égypte. Elle lui offrait un double avantage : préserver le tourisme en faisant porter la responsabilité sur Paris (l'avion venant de Roissy, la bombe n'aurait pu être placée qu'en France) et régler aux familles des indemnités moins importantes qu'en cas d'accident. Autre certitude : l'avion n'a pas explosé en croisière mais « *en touchant la mer* » confie en off un enquêteur français : « *Le feu sur la partie droite du cockpit s'est propagé rapidement et l'équipage n'a pas pu gérer la suite. Mais sur l'origine de ce feu, nous sommes complètement dans le bleu.* »

« **Blocage total** »

Selon lui, si emballement thermique d'un smartphone ou d'une tablette il y a eu, un incendie aussi violent n'a pu se propager qu'à cause d'une fuite d'oxygène. Mais l'enquête patine. « *Depuis décembre, c'est le blocage total. Les Égyptiens ne répondent plus à aucune de nos demandes* », raconte un enquêteur. De là à se plaindre publiquement d'un manque de coopération, il y a un monde. « *Ce serait agressif vis-à-vis de l'Égypte*, ajoute cette source, *et il est probable que le gouvernement français ne souhaite pas lui déclarer la guerre.* » L'Égypte est un très gros client de la France à qui elle achète notamment des avions militaires et des armes. En mars, François Hollande s'est contenté d'écrire une lettre à son homologue Abdel Fattah al- Sissi concernant le manque d'avancement de l'enquête.

S'il s'agit d'une erreur du constructeur, cela signifie que des Airbus peuvent continuer de voler avec toujours la même défaillance technique. S'il s'agit d'un problème de maintenance ou d'une erreur de pilotage, cela signifie qu'Egyptair peut continuer à faire atterrir ses avions, en toute impunité.

La tournure prise par l'absence d'enquête égyptienne et de coopération de ce pays suscite la colère et pas seulement chez les familles des victimes. Ainsi ce spécialiste du milieu aéronautique : « *Les Égyptiens se moquent du monde et personne n'a envie de se fâcher avec eux, voilà le deuxième scandale de ce crash. Il faudrait secouer*

Egyptair : un an après le crash, le silence radio de l'Égypte

le Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA). Il est partie prenante à l'enquête, que fait-il ? Il faudrait que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) se fâche. La France y a un représentant. Que fait-il ? Même question pour la Commission européenne. Elle a établi une blacklist des compagnies et des pays peu sûrs, les avions concernés n'ont pas le droit de se poser en Europe. Pourquoi rien n'est fait contre Egyptair et l'Égypte ? »

Interrogée par Le Figaro, l'OACI explique qu'elle n'audite pas la sécurité des compagnies. Elle souligne qu'il appartient aux États de surveiller celle de leur aviation et renvoie à l'Iata pour l'audit des compagnies, l'Iata qui a décoré Egyptair en décembre. Quant à la Commission européenne, elle nous fait savoir qu'« *aucun rôle n'étant prévu pour l'Union européenne dans la conduite des enquêtes sur les crashes, nous nous abstiendrons donc de faire le moindre commentaire sur la conduite de l'enquête du MS 804* ». Par ailleurs, insiste la Commission, « *ni l'Égypte ni Egyptair* » ne figurent sur la liste des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction ou de restrictions d'exploitation dans l'Union. Et de conclure : « *Il n'y a donc pas à ce stade d'indication de risque systémique concernant la sécurité aérienne en Égypte.* » Le BEA n'a pas souhaité s'exprimer. Enfin l'ambassade d'Égypte à Paris, sollicitée par Le Figaro à de multiples reprises n'a jamais donné suite à nos demandes.

Source : Le Figaro

Auteur : Anne Jouan

Date : 16 mai 2017

PS:

Source : Le Figaro

Auteur : Anne Jouan

Date : 16 mai 2017
