



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

Air France

Question écrite n° 3772

Texte de la question

M. François Loncle interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le déroutement du vol Paris-Beyrouth. Parti de Paris le 15 août 2012, un avion d'Air France devait relier en trois heures la capitale libanaise. Il ne la rejoint finalement que le lendemain, après un périple de 20 heures éprouvantes. En s'approchant de Beyrouth, l'Airbus renonce à se poser, car la route d'accès à l'aéroport est barrée par des manifestants. Cette décision est doublement surprenante : d'une part, les proches venus accueillir les 174 passagers sont parvenus sans anicroche à l'aérogare et attendent déjà dans le hall ; d'autre part, des appareils d'autres compagnies se posent au même moment à Beyrouth sans rencontrer de difficulté. Le vol d'Air France est alors dérouté vers la capitale jordanienne. Mais, faute de carburant suffisant, il est obligé de changer de destination et doit atterrir à Damas. Cette escale s'avère particulièrement inopportune, en raison de la terrible guerre civile qui embrase la Syrie et de la position française très critique à l'égard du président Bachar Al-Assad. Air France a d'ailleurs interrompu depuis cinq mois toute liaison avec Damas. L'avion se retrouve cerné par des véhicules militaires, ce qui provoque l'inquiétude légitime des passagers dont certains, comme l'ambassadeur de France à Beyrouth et des personnalités libanaises, sont notoirement hostiles au régime syrien. La situation était potentiellement dangereuse et aurait pu dégénérer rapidement. Une passagère a même confié avoir passé une nuit horrible. Après que l'équipage ait trouvé une autre solution pour régler le kérosène que de demander aux voyageurs d'avancer l'argent nécessaire, l'avion s'envole au bout de deux heures d'escale imprévue pour Larnaca (Chypre) d'où il rejoint enfin le Liban. Il souhaite que le ministre des transports exige d'Air France des explications circonstanciées sur le déroutement incompréhensible et dangereux de ce vol. Il voudrait que les responsabilités soient clairement établies et savoir notamment qui a pris la décision consternante de faire atterrir un avion dans un pays plongé dans un conflit sanglant et de risquer ainsi la sécurité de tous les passagers. Il lui demande enfin de lui faire connaître les sanctions prises par les dirigeants de la compagnie Air France.

Texte de la réponse

Le 15 août 2012, alors qu'il s'approche de Beyrouth (Liban), son aéroport de destination, le vol AF562 reçoit un message du centre de contrôle des opérations d'Air France lui recommandant de ne pas s'y poser en raison de troubles signalés pour l'accès terrestre à l'aéroport et d'exécutions d'otages. Il lui est demandé de se dérouter vers le sud sur Amman (Jordanie) ou Le Caire (Egypte), aéroports où existe par ailleurs un support technique en mesure de réparer le système de dégivrage du pare-brise droit tombé en panne lors du vol. L'équipage choisit Amman après avoir vérifié que le carburant restant permettait d'y accéder par une route directe, nonobstant la surconsommation consécutive au problème de dégivrage. Cette route directe n'est pas acceptée par le contrôle aérien syrien qui donne des caps d'évitement de zones interdites et rallonge ainsi de manière inattendue la route de l'avion. Ces manoeuvres entraînent une consommation accrue de carburant qui mettra Amman hors de portée. L'équipage est contraint de déclarer une urgence et de se poser à Damas (Syrie). Malgré une situation tendue, l'équipage obtient un plein de carburant et est autorisé à repartir au bout de deux heures. Il se pose peu après à Larnaca (Chypre) d'où il pourra poursuivre son vol vers Beyrouth le lendemain. L'enchaînement de

circonstances qui a conduit le commandant de bord du vol Paris-Beyrouth d'Air France du 15 août 2012 à demander un atterrissage d'urgence à Damas résulte donc du cumul des cinq éléments suivants : 1) panne technique mineure lors du vol (dégivrage du pare-brise droit) ayant cependant entraîné un surcroît de consommation en volant à une altitude inférieure au plan de vol ; 2) transmission d'informations alarmantes (blocage de l'accès routier à l'aéroport et exécution d'otages) lors de l'approche vers l'aéroport de Beyrouth qui se sont révélées à posteriori inexactes ; 3) compte tenu de la gravité des informations invoquées, décision en temps réel de dérouter l'appareil vers un aéroport en outre techniquement capable de réparer le système de dégivrage, soit Amman ou Le Caire ; 4) délai et contenu de la réponse du contrôle aérien syrien pour le déroutement vers Amman, lequel nécessitait que l'avion soit successivement transféré en quelques minutes entre trois espaces aériens (Liban, Syrie, Jordanie) ; 5) au final, consommation critique de carburant obligeant l'appareil à se poser en urgence sur l'aéroport le plus proche, à savoir Damas. L'analyse par la société Air France des procédures ayant conduit à ce déroutement vers Damas est encore en cours, en vue de leur révision éventuelle au regard de ce retour d'expérience. Cette modification devrait notamment porter sur l'information du centre de contrôle des opérations sur les quantités de carburant présentes à bord en temps réel ainsi que les contraintes de gestion d'espaces aériens en matière de déroutement. Ce retour d'expérience est établi en lien avec les experts techniques de la DGAC spécialisés dans ces questions.

Données clés

Auteur : [M. François Loncle](#)

Circonscription : Eure (4^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 3772

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [4 septembre 2012](#), page 4893

Réponse publiée au JO le : [8 janvier 2013](#), page 251