



I.R.C.E.

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe
Le Think Tank des dynamiques européennes

Paris, le 3 mars 2019

M. Filip CORNELIS
Directeur E – Aerien
DG MOVE
Commission européenne
B – 1049 Bruxelles

OBJET : Ciel Unique Européen (CUE)

Monsieur le Directeur

Je tenais à vous remercier vivement pour votre lettre du 21 décembre dernier dans la suite de certaines correspondances, dans laquelle vous me confirmez la création d'un groupe de Sâges, et la publication de conclusions en avril, tout en restant ouvert à toute suggestion. Pardon pour ce délai de réponse car nous en avons profité pour revoir la question avec également certaines approches comparatives.

Pour mémoire, j'ai été personnellement notamment chargé d'affaires industrielles nationales, européennes et internationales à la DGA, notamment sur des affaires UE et OTAN, sur la stratégie et du marketing du Service de Maintenance aéronautique (nouveau SIAé), sur les risques programmes au niveau transverse, oeuvrant dans l'inter-armée, l'industrie, l'interministériel et l'approche européenne multiculturelle, et œuvre désormais notamment en stratégie, management, négociation, gestion de projets et de crises dont l'I.R.C.E. profite pour son identité d'intervention dans le cadre européen.

L'idée n'était pas d'intégrer le groupe déjà constitué mais de le faciliter, comme nous essayons souvent de le faire dans certaines situations, qui sont souvent des affaires de personnes et qui peuvent aussi initier certaines solutions. Comme vous le savez, il convient souvent de penser autrement pour agir autrement tout en respectant le filtre de certaines réalités, notamment humaines, et de certaines options mesurables, réalistes et réalisables, avec une possible optimisation non vue avec les mêmes lunettes, ni les mêmes gains, l'une pour harmoniser, l'autre pour mieux se protéger, les deux pouvant se réunir par une compréhension commune des besoins mutuels et spécifiques, notamment entre civils et militaires.

La photo globale de la situation nécessite de voir à la fois le leadership, la structure, l'identité, la stratégie dans son environnement interne et externe. Enfin, l'interdépendance de la négociation peut survenir après avoir dépassé les stades des dépendances, n'est pas forcément à 50%, et nécessite parfois de trouver un élément de maturité pour se maintenir dans la zone de dialogue ainsi qu'une meilleure solution de rechange pour la partie qui aura laissé le plus. Au-delà de cette facilitation, vous semblez néanmoins ouvert à toute analyse et suggestions et je vous en remercie. L'I.R.C.E. qui oeuvre à la fois dans les problèmes de défense opérationnelle

I.R.C.E. – Institut de recherche et de Communication sur l'Europe – Association de loi 1901

Siège : Maison de l'Europe de Paris – 29 avenue de Villiers – 75017 PARIS – siret 789 170 818 00031

Adresse postale et de gestion : 12 rue du Port 21130 Les Maillys – 9499Z

Tel : 00 33 (0)3 80 57 38 42 – www.irce-oing.eu – contact@irce-oing.eu



I.R.C.E.

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe
Le Think Tank des dynamiques européennes

qu'industrielle avec des regards civils décloisonnés, sera attentif au rapport d'avril prochain dont j'espère nous serons informés.

Je vous livre ci-après certains éléments et pistes de solutions suite à nos relations passées avec la DSAé française (notamment avec entretien et fiches techniques très complètes sur le sujet), l'AESA (diner thématique et relations permanentes), la DGAC (relations dans le cadre de compagnies aériennes mais absence de volonté de dialogue sur le sujet), le réseau des attachés de défense européens (réunions de travail régulières multi-sujets), mais également sur des retours d'expériences d'autres agences ainsi que sur la notion de solidarité européenne.

Les réalités :

L'objectif de CIEL UNIQUE, dont l'AESA gère le 4^e pilier, a été initié en 1999 après une problématique identifiée au Kosovo, pour les aviations civiles en y associant les militaires dans un but de gestion collective et de défragmentation de l'espace aérien

S'il s'agit de sécurité aérienne, d'autres éléments viennent aussi en ligne de compte.

Nous ne sommes pas forcément dans une situation de crise car les parties peuvent continuer à fonctionner dans l'état actuel, certes avec des contraintes notamment horaires et d'impact écologique

La France, le Royaume-Uni et l'Allemagne ont ensemble et séparément une place particulière dans les domaines de l'aéronautique et de la défense. La première pour son côté leader responsable, le second pour son départ de l'UE, les deux derniers pour leurs liens plus forts avec l'OTAN.

L'Europe est certes essentiellement économique mais reste liée à sa défense, certes essentiellement sous le couvert de l'OTAN, cadre de travail efficace au-delà des considérations d'identité, où nous misons pour une gouvernance européenne en son sein. La France continue quant à elle dans sa logique de défense européenne en tentant de convaincre les autres. Contrairement au domaine civil, les militaires ressentent mal les notions de négociation et s'accrochent sur leur domaine réservé mais peuvent s'adapter si le pouvoir politique les oblige à le faire. Par ailleurs, le domaine de la défense s'oppose au domaine civil dans la prise de décision européenne. Pour les militaires, la mission et la sécurité n'ont pas de prix et CUE n'est ni entendu ni accepté par eux. Si l'Europe de l'industrie de défense semble avancer, mais uniquement sur la recherche, l'Europe harmonisée sur les capacités de défense opérationnelle existe peu sauf dans le cadre de l'OTAN, ce qui ne pose donc pas de problème en cas de Brexit, sauf pour les industriels et même si ce domaine peut être protégé.

D'un point de vue psychologique et de confiance, il n'y a pas encore si longtemps que les forces commandaient des moteurs de rechange et surtout n'ayant pas volé auparavant pour un autre appareil d'un autre pays. Les pays n'achètent pas non plus les mêmes matériels. Si fort heureusement les mentalités évoluent, restent par contre les affaires de personnes, comme apparemment et par exemple avec la DGAC française, aussi intransigeante que les militaires tout en considérant aussi que l'aéronautique civile est encore un domaine régalié.

I.R.C.E. – Institut de recherche et de Communication sur l'Europe – Association de loi 1901

Siège : Maison de l'Europe de Paris – 29 avenue de Villiers – 75017 PARIS – siret 789 170 818 00031

Adresse postale et de gestion : 12 rue du Port 21130 Les Maillys – 9499Z

Tel : 00 33 (0)3 80 57 38 42 – www.irce-oing.eu – contact@irce-oing.eu



I.R.C.E.

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe
Le Think Tank des dynamiques européennes

Nous comprenons que sur les quatre piliers de CUE, seul finalement le pilier SESAR et EMAR fonctionne car du domaine des techniciens. Les aspects de navigabilité semblent plutôt satisfaisants pour les militaires. Il en a été de même pour nos négociations de certains programmes à l'OTAN qui a pu avancer en remettant à plat toutes les cartes de négociation pour identifier les points de conservation, de gain ou d'abandon dans l'équipe d'Europe. Pour les militaires, les problèmes résident surtout dans la circulation aérienne et la formation, comme d'ailleurs pour les civils.

Il existe un problème d'interdépendance entre l'aviation civile européenne régulée techniquement par les institutions européennes et les aviations militaires restant sous la responsabilité des Etats. L'Agence Européenne de Défense a essayé en vain de créer un modèle. Eurocontrol souffre également d'un manque de cohérence.

Un des points durs européen est l'équilibre entre les aspects économiques déployés dans un cadre communautaire et de l'autre de politiques de défense déployées dans un cadre intergouvernemental à identité nationales où il semble nécessaire de recréer des relations et une coopération militaire et civile équilibrée.

Comme dans bien des domaines, les Français, davantage que Britanniques et Allemands, cherchent souvent un certain leadership et faire adhérer sur leur unique vision a priori bonne pour les autres. Les militaires français tentent de pousser leur identité et tirer les autres à travers la DSAé, sans volonté de négociation sauf à être rassurés sur certaines dispositions.

Le modèle EASA n'existe qu'en France, au Royaume-Uni et en Allemagne et sans coordination et avec une relative faiblesse à l'international, qu'exploitent les militaires. En Europe, la faiblesse du système repose sur le manque de moyens de l'agence qui cherche à devenir autonome mais qui doit encore s'appuyer sur les Etats pour ses compétences. Il est à noter le décalage entre d'une part la culture juridique française de droit romain qui sur-interprète les textes européens avec certains risques de surcoûts et d'autre part la culture anglo-saxonne, d'où une vraie nécessité de s'affranchir des nations pour parvenir à un niveau d'harmonisation européen sur l'interprétabilité des textes.

L'agence ne peut prendre de décision de sûreté pour interdire des vols et choisir ou imposer un référentiel comme le réclamaient certains pays, notamment en Israël, suite aux événements sur l'avion abattu au dessus de l'Ukraine. Ici aussi on note des disparités entre la France, le Royaume-Uni et l'Allemagne qui peuvent prendre des décisions d'interdiction de vol et les autres pays qui s'en remettent à une décision européenne, d'où la nécessité de trouver comment travailler ensemble pour définir, informer et gérer le risque.

Ce besoin d'harmonisation supranationale, notamment structurelle, est également justifié par le constat de disparité entre certaines instances nationales en terme de capacité de gestion, ce qui représente un risque sur certaines zones. On note par exemple que la DGAC française emploie 1300 personnes, alors que le Royaume-Uni n'utilise que 700 personnes, que la Roumanie utilise un format raisonnable de 100 personnes mais que l'Estonie ne dispose que de 35 personnes. La tendance est plutôt à l'incitation à la réduction du poids de l'agence, ce dont s'opposent les industriels.

I.R.C.E. – Institut de recherche et de Communication sur l'Europe – Association de loi 1901

Siège : Maison de l'Europe de Paris – 29 avenue de Villiers – 75017 PARIS – siret 789 170 818 00031

Adresse postale et de gestion : 12 rue du Port 21130 Les Maillys – 9499Z

Tel : 00 33 (0)3 80 57 38 42 – www.irce-oing.eu – contact@irce-oing.eu



I.R.C.E.

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe
Le Think Tank des dynamiques européennes

Voyant d'une part les solutions apportées par certains pays et d'autre part les demandes des autres, l'EASA a voulu créer un référentiel pouvant notamment intervenir en cas de défaillance d'un Etat ou en nécessité d'arbitrage, potentiellement exportable mais avec un budget limité notamment en terme de ressources humaines, mais qui se heurte à certains pays qui veulent conserver leurs prérogatives, notamment pour les interdictions de vols. Par ailleurs, les militaires ne veulent pas se voir imposer des référentiels les aéronefs d'Etat ne rentrant pas dans le champs des règlements AESA, hors mis l'A400 M qui fut une demande d'Airbus, elle-même à l'origine de la création de l'agence. Il en est de même pour le Super Puma qui possède une plate- forme civile et militaire. On retrouve le même problème avec l'ENISA, agence numérique et de cybersécurité, où la France et l'Allemagne luttent pour conserver leurs compétences propres et notamment sur la formation.

La force et le problème de la CEAC et ses 44 états, créée à l'initiative du Conseil de l'Europe, où la France occupe une place prédominante avec les Royaume-Uni et l'Allemagne, réside dans le fait qu'elle inclut les 32 pays EASA et intègre tous les pays Eurocontrol dont des pays comme la Turquie et la Norvège faisant partie de l'OTAN et d'autres non.

Enfin, un juste milieu de gouvernance semble devoir être trouvé entre ceux qui délèguent aux agences et ceux qui misent sur les institutions.

Les options de solutions :

- Comme nous l'avons fait dans l'écoconception de défense en France, il conviendrait de passer du régime de la dérogation permanente pour les militaires au régime civil sauf dérogation mettant notamment en avant des aspects d'économie, d'écologie et de développement durable, terrain neutre où les parties peuvent se retrouver car le fait également que les avions peuvent consommer moins de kérozène par des parcours plus courts peut désormais sensibiliser davantage les militaires, même dans l'aéronautique, certes moins portés sur la question que l'armée de terre ;
- Renforcer le lien entre civils et militaires par la cyber sécurité, car il est édifiant de constater que la VHF existe toujours dans les opérations aériennes et que 5 mn suffisent pour rentrer dans un système et envoyer un e-mail frauduleux, voire avec un peu plus de temps pour rentrer dans les systèmes de maintenance ;
- Valoriser la position française à l'intérieur d'organisation de dialogue et de décision mais avec décision à la majorité qualifiée entre Etats membres dans une assemblée de civils et de militaires regroupés et pourquoi pas via la transformation de l'OTAN, structure politico-militaire, cadre de travail où les Européens ne se posent plus de question entre eux, et d'autant plus intéressant en cas de Brexit, avec l'opportunité de créer une gouvernance européenne à l'intérieur, qui permettrait aussi de raccorder les projets et réalisations de R&D mais également d'aider les militaires à faire avancer le PNR civil par sensibilisation des questions de sécurité, sans attendre une catastrophe pour réagir ;

I.R.C.E. – Institut de recherche et de Communication sur l'Europe – Association de loi 1901

Siège : Maison de l'Europe de Paris – 29 avenue de Villiers – 75017 PARIS – siret 789 170 818 00031

Adresse postale et de gestion : 12 rue du Port 21130 Les Maillys – 9499Z

Tel : 00 33 (0)3 80 57 38 42 – www.irce-oing.eu – contact@irce-oing.eu



I.R.C.E.

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe
Le Think Tank des dynamiques européennes

-
- Réfléchir à un label souple, chacun pouvant autoriser « à sa façon », comme ANSSI et BSI l'ont fait dans le domaine numérique, mais avec des bases communes ;
 - Créer un EASA militaire, miroir de la DSAé française, et pareillement avec DGAC, comme pour les CNIL européennes, avec votes à la majorité qualifiée, avec plate forme consultative permanente avec EASA, dans le but non pas de renforcer le pouvoir des militaires mais de trouver des voies de facilitation ;
 - Revoir l'identité et le rôle de l'EASA avec un rôle renforcé par la Commission et une acceptation des Etats, en bonne interdépendance, comme il vient d'être fait pour l'ENISA.

Je reste à votre disposition et vous prie d'agréer, monsieur le Directeur, mes salutations distinguées.

François CHARLES
Président