



I.R.C.E.

Institut de Recherche et de Communication sur l'Europe

Le Think Tank des dynamiques européennes pour une autre vision de l'Europe

COMPTE RENDU GENERAL DINER AESA - PATRICK KY – 17 MAI 2016

Introduction par le Président

Allocution de M. Jean BIZET, sénateur de la Manche et président de la Commission des Affaires européennes du Sénat :

Le Sénat peut être un relais des travaux de l'I.R.C.E.; évocation de l'inquiétude face au risque de Brexit (sortie du Royaume Uni de l'Union), des travaux actuels sur l'euro et l'énergie qui sont deux grands enjeux; de l'intérêt porté sur le sujet de ce soir avec notamment le récent vote européen PNR (données sur les passagers) et la sécurité des aéroports

Réponse du Président de l'I.R.C.E. :

Nous travaillons sur la gouvernance de la zone euro et avons réagit sur le référendum britannique qui peut aussi être une chance d'opportunité de refonte du projet européen, mais en mettant en garde des Britanniques sur tout prosélytisme envers d'autres pays, notamment sur la question de l'euro.

Intervention de M. Patrick. KY - présentation des quelques planches

L'enjeu est européen car 70 % du chiffre d'affaires d'Airbus se fera en dehors d'Europe et 70% des vols européens franchissent des frontières, d'où la nécessité d'élaborer une réglementation européenne.

L'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA) comporte 32 états membres dont également le Liechtenstein, l'Islande et la Norvège. Créée sous impulsion d'Airbus pour tenter de faire jeu égal avec les Etats-Unis, elle est financée à 70% par l'industrie. L'Allemagne s'est battue pour avoir le siège de l'agence mais ce dernier est à Cologne et non à Hambourg pour ne pas être trop proche d'Airbus. Le directeur exécutif est élu à la majorité simple (1 Etat = 1 voix, comme au Conseil européen ou à l'OTAN) avec un risque de blocage des petits pays et une nécessité de faire campagne dans chaque Etat.

Le mandat initial de l'agence était de certifier les équipements européens avec sous-traitance des tâches. Désormais et devant certains constats évoqués plus après, l'agence tente de travailler en autonomie avec des ressources humaines propres notamment en maintenance, en cyber-sécurité, en équipements connectés, en maîtrise du BigData et en formation des équipages pour instituer une certification européenne de même type que FAA, avec notamment le développement de méthodes basées sur les risques. Les grilles de salaire sont un handicap pour certains métiers très recherchés. Le rapprochement avec les universités est une piste ainsi que le recrutement de stagiaires. Un travail de réflexion a été lancé pour un Partenariat Public privé avec ATOS.

L'agence reçoit une demande accrue de supervision de la part des industries et des compagnies aériennes car elle dispose d'un référentiel plus récent, plus réparti et plus consensuel que le référentiel étasunien existant. Des pays comme l'Arabie Saoudite, l'Iran, la Thaïlande, la Malaisie, Singapour se mettent peu à peu totalement ou partiellement au référentiel AESA avec désormais une réaction du Sénat étasunien renforçant le mandat de la FAA pour également défendre et

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

Siège : Maison de l'Europe de Paris 35 -37 rue des Francs Bourgeois – 75004 PARIS

Adresse postale et de gestion : 12 rue du Port 21130 Les Maillys – siret 789 170 818 00015 – 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 pour une autre vision de l'Europe

promouvoir l'industrie étasunienne et ses intérêts, avec un réseau de 160 correspondants dans chaque ambassade alors que l'EASA ne dispose que de 3 représentants en dehors de l'Europe : Montréal, Washington et Chine. A noter que l'AESA a un représentant à l'OACI mais toléré et sans même avoir le statut d'observateur.

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 convient de mettre en place un système réaliste pour que l'agence reprenne la main en cas de défaillance d'un Etat dans l'appréciation des textes, voire en nécessité d'arbitrage. Le plus mauvais élève européen en terme d'application des normes européennes est l'Allemagne. Dans le cas d'un manquement, le délais de gestion pour une procédure d'infraction est de 5 ans avec peu d'incidence à la clé. 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.

Les termes de sécurité (safety) et de sûreté (security) sont deux faux amis et il convient de ne pas confondre sécurité des matériels, des pilotes professionnels et amateurs et des passagers et sûreté qui concerne plutôt les problèmes d'aéroport, de cyber sécurité, les drones...

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.

En matière de cyber sécurité, il convient d'associer les autorités militaires 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.

S'agissant du rayonnement et des actions à l'international, l'objectif est de faire basculer l'Inde et la Chine du côté Européen. l'AESA n'a pas mandat pour intervenir en Inde où existe par ailleurs une grande corruption pour obtenir des certificats de navigabilité. Tout blacklisting est assez délicat au regard de certains enjeux politiques. Un grand risque existe aussi avec la Chine qui a déclaré vouloir devenir un grand pays aéronautique avec également la mise en service d'un avion domestique sur le marché international.

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

Siège : Maison de l'Europe de Paris 35 -37 rue des Francs Bourgeois – 75004 PARIS

Adresse postale et de gestion : 12 rue du Port 21130 Les Maillys – siret 789 170 818 00015 – 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 pour une autre vision de l'Europe

Question : quelle est la position de l'AESA vis-à-vis de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et de la Direction de la Sécurité Aéronautique d'Etat (DSAE) et leurs possibles miroirs européens ?

Réponse : le Modèle DSAE n'existe qu'en France, au Royaume-Uni et en Allemagne. Il n'existe pas de coordination. Un des points durs européens est qu'il s'agit d'un côté de politiques économiques déployées dans un cadre communautaire et de l'autre de politiques de défense déployées dans un cadre intergouvernemental donc largement colorées nationales. Le régional est normalement dans l'état fédéral contrairement en Europe qui est désormais économiquement centrée. Il est nécessaire de recréer des relations et une coopération militaire et civile équilibrée pour une Europe solide.

Question / Remarque : Pourquoi ne pas faire un AESA militaire ?

(Rappel que le modèle de gouvernance européen actuel est confédéral pour les chefs d'Etat et fédéral pour le fonctionnement avec des parties habituellement régaliennes comme la défense ici non encore présentes en Europe).

Question : Les avions d'Etat ne rentrant pas dans le champ des règlements AESA, pourquoi êtes-vous intervenu pour l'A400M en matière de navigabilité ?

Réponse : Il s'agissait d'une demande d'Airbus. Il en est de même pour le Super Puma qui a une plate-forme civile et militaire

Q : CIEL UNIQUE, dont l'AESA est le 4^e pilier, a été initié en 1999 pour les aviations civiles en y associant les militaires dans un but de gestion collective et de défragmentation de l'espace aérien Sécurité aérienne. 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. Quels réalités, points bloquants et voies de progrès ?

R : Rappel que l'objectif CIEL UNIQUE est né avec une problématique identifiée au Kosovo. L'expérience ne semble pas être concluante car toujours en souffrance (cf la réponse ci-avant). L'Agence Européenne de Défense a essayé en vain de créer un modèle. Eurocontrol souffre également d'un manque de cohérence. Il convient d'adopter une démarche bottom up plutôt qu'imposer et il est nécessaire que la Commission évolue dans sa position. Il s'agit aussi d'un problème d'harmonisation interne aux pays.

Q : Pouvez-vous nous en dire davantage sur vos besoins et recherches en compétences ?

R : Besoins en matière de BigData, cyber sécurité, structures, propulsion, facteurs humains, compétences opérationnelles (déjà actuellement 20 pilotes d'essai). Une certaine pénurie vient du fait que peu de pays développent des formations en aéronautique. Un essai de rapprochement est actuellement recherché avec les universités. Volonté de recrutement d'ingénieurs débutants. La Commission européenne ne comprend pas ce besoin d'effectif à 2 à 3 ans (*gestion administrative ou pression étasunienne ?... rappelant aussi les réalités particulières du SIAé en France*)

Q / Remarque : il convient de conserver un budget conséquent, d'insister sur l'importance des normes (*véritable arme commerciale*), de travailler sur la cyber sécurité,

R : Le ministère des finances français a évolué pour ne pas baisser le budget ni les effectifs sur pression du GIFAS

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

Siège : Maison de l'Europe de Paris 35 -37 rue des Francs Bourgeois – 75004 PARIS

Adresse postale et de gestion : 12 rue du Port 21130 Les Maillys – siret 789 170 818 00015 – 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 pour une autre vision de l'Europe

Remarque : il convient d'utiliser les capacités d'Afrique du Nord

Réponse : le Maroc, qui accueille de grands sites aéronautiques industriels, opère un essai d'harmonisation via Euromed, ce qui n'est pas le cas avec la Tunisie et ni l'Algérie.

A noter que certaines compagnies aériennes turques, comme Turkish Airways, sont plus européennes que certaines compagnies européennes (*cf notre dîner avec l'Ambassadeur de Turquie*)

Remarque : Ne pas oublier de privilégier les capacités industrielles de la Roumanie avant d'aller en Afrique du nord...

Q : L'avion reste le moyen de déplacement le plus sûr mais face à l'augmentation du nombre des victimes dans un accident (un A320 s'est encore abîmé le lendemain) voire aux capacités aéroportuaires, ne faut-il pas limiter la taille et la capacité de transport des avions ?

R : C'est le marché qui décide. A noter l'étude de certification d'un dirigeable cargo au Royaume-Uni

Q : Quelles sont les limites de l'Assurabilité du transport ? Rappel de l'approche collective et la mutualisation des indemnités pour le 11 septembre

R : la communauté sait réagir.

Q : Pouvez-vous nous parler de la catastrophe de GERMAN WINGS :

R : Rien ne peut empêcher un pilote de se crasher même avec deux pilotes dans le cockpit. Il ne faut pas s'arrêter à la détection même s'il faut déjà la mettre en place quand on sait qu'il n'existe pas de contrôle chimique anti-drogue ni anti-alcool et que les syndicats de pilotes s'y opposent. Il serait judicieux d'obliger les médecins à échanger les problèmes avérés et de croiser les fichiers car le pilote concerné avait consulté beaucoup de médecins sans forcément dire quel était son métier. Il serait intéressant de créer un conseil de l'ordre avec une charte avec sans doute un problème potentiel de législation entre Etats.