



QUELLE SURETE AERIENNE POUR L'EUROPE ?

Coopération européenne en matière de police du ciel

**Mémoire de géopolitique
du commandant Emmanuel BOITEAU
dans le cadre du séminaire « Espaces aériens et spatial européen »**

Directeur : Monsieur Thierry GARCIN

Mars 2007

FICHE DOCUMENTAIRE

1. Quelle sûreté aérienne pour l'Europe ? Coopération européenne en matière police du ciel
2. 2007_mémoire_géop_sûreté aérienne européenne_Boiteau_C1
3. Commandant, armée de l'air, BOITEAU Emmanuel, France
4. 12 mars 2007
5. Division C – groupe C1
6. Mémoire de géopolitique
7. La menace pesant sur l'Europe nécessite une réponse collective face à des modes d'action qui se jouent des frontières. Des accords transfrontaliers bilatéraux variables sont négociés et l'Otan dispose d'un réseau intégré, orienté défense aérienne contre une menace militaire, mais ces mesures ne répondent que partiellement au besoin. Une volonté commune des états européens peut permettre d'aller au-delà du principe de souveraineté nationale sur les espaces aériens et d'avoir une véritable sûreté aérienne européenne cohérente.
8. Europe, Otan, sûreté aérienne, terrorisme.

Quelle sûreté aérienne pour l'Europe ?

Coopération européenne en matière de police du ciel

SOMMAIRE

PREMIÈRE PARTIE : Une menace requérant une réponse européenne

Quelle menace sur l'Europe ?

Nécessité d'une réponse dépassant les frontières

DEUXIÈME PARTIE: Des coopérations limitées

Des moyens nationaux disparates

Des coopérations inadaptées à la menace, temporaires ou seulement bilatérales

Les limites imposées par le principe de souveraineté nationale

TROISIÈME PARTIE: Vers une sûreté aérienne européenne cohérente

Une évolution du concept de souveraineté nationale...

...dans un cadre international adapté...

...couvrant tout le spectre de la sûreté aérienne.

INTRODUCTION

L'emploi d'avions de lignes comme armes de destruction massive le 11 septembre 2001 aux Etats-Unis a dramatiquement fait prendre conscience au monde du caractère vital de la sûreté aérienne. La menace d'une attaque terroriste hautement meurtrière plane désormais sur la plupart des états, en particulier les états occidentaux, et la complexité du milieu aéronautique, la multiplication du trafic aérien, la vitesse importante des mobiles à surveiller, ou encore l'importance politique des décisions à prendre face aux actes terroristes, exigent qu'un système de défense particulièrement efficace soit mis en place par anticipation face au danger permanent de détournement d'aéronef. Le préavis, qui permet une réponse adaptée à un événement aussi grave, ne peut être obtenu sans une coopération transfrontalière efficace dans une Europe survolée par un trafic international particulièrement dense.

Les questions de coopérations internationales en matière de défense se heurtent rapidement au principe de souveraineté, et chaque état entend préserver le contrôle de ses moyens afin de garantir son libre arbitre en cas d'éventuels désaccords avec ses partenaires. Or, dans le domaine de la sûreté aérienne, il semble envisageable d'obtenir un consensus des états, au moins sur un périmètre limité, face à une menace aérienne pesant sur la sécurité des citoyens européens. Ainsi, après les efforts récents de coopération en matière de défense et de sécurité en Europe, il est possible de trouver un cadre permettant d'optimiser la protection de l'espace aérien européen. Le système à mettre en œuvre doit s'appuyer sur tous les niveaux de préventions et d'actions possibles afin de contrer des modes d'actions imprévisibles. Dans le cas où les mesures préventives n'ont pu déjouer la prise de contrôle d'un appareil, les moyens militaires doivent pouvoir mettre en œuvre la décision politique cruciale qui pourrait être prise, sans que les frontières ne soient un obstacle à l'intervention ni un refuge pour les terroristes.

Après avoir démontré la nécessité d'une réponse européenne à cette menace, il conviendra de mesurer les limites des outils hétérogènes mis en place actuellement et d'analyser les évolutions possibles à moyen terme vers une sûreté aérienne européenne cohérente.

Avant de rentrer plus avant dans cette étude, trois notions doivent être définies afin d'éviter toute confusion.

Tout d'abord, la notion de sûreté aérienne ne doit pas être confondue avec celle de sécurité aérienne. En effet, la sûreté a trait à la prévention de tout acte illégal dans le domaine aérien, alors que la sécurité aérienne fait référence à l'ensemble des règles visant à éviter les accidents aériens.

De même, il convient de dissocier la mission de défense aérienne, orientée contre une attaque militaire dans un espace aérien, de la mission de sûreté aérienne, autrement appelée police du ciel, qui vise à assurer la souveraineté d'un état dans la troisième dimension au même titre qu'au sol ou en mer. Les moyens de détection et d'intervention concourant à ces deux missions sont souvent communs, mais leur objet est bien différent.

Enfin, des mesures de coopération en matière de sûreté aérienne existent au travers de réglementations, en particulier dans le domaine de la protection dans les aéroports ou dans les avions eux-mêmes. Elles seront parfois citées, mais le cœur de cette étude se situe majoritairement dans les moyens de surveillance et d'intervention pour lesquels la coopération est balbutiante.

PREMIÈRE PARTIE :

I UNE MENACE REQUERANT UNE REPOSE EUROPEENNE

En ce moment même, près de 4.000 avions volent au dessus de nous, quittant ou rejoignant l'un des mille aéroports existant en Europe, ou transitant simplement quelques heures dans l'espace aérien européen. Avec un ratio d'un accident pour 3,3 millions de vols, soit trente fois moins que sur le continent africain mais trois fois plus qu'aux Etats-Unis¹, la sécurité aérienne européenne atteint un des meilleurs niveaux au monde, et de nombreux organismes nationaux, européens ou internationaux n'ont de cesse de l'améliorer². La sûreté aérienne en revanche est encore l'objet de trop peu de coopération internationale, dans la phase d'intervention

¹ Sources : Eurocontrol, organisation européenne de la sécurité de la navigation aérienne regroupant 37 états

² Direction Générale de l'Aviation civile (DGAC), Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité des transports aériens civils (BEA), Eurocontrol, Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne (AESA), Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)...

en vol en particulier, alors qu'une réelle menace terroriste pèse sur l'Europe et que seule une réponse dépassant les frontières pourra être véritablement efficace.

1.1 Quelle menace sur l'Europe ?

Un risque important d'attentats terroristes utilisant des moyens aériens pèse aujourd'hui sur l'Europe, à la fois parce que les états européens sont une cible mais également parce que des incidents transfrontaliers récents nous montrent les difficultés de coordination dès qu'un appareil traverse plusieurs frontières.

1.1.1 L'Europe, cible du terrorisme

Sans remonter aux attentats antérieurs au 11 septembre 2001, et en se concentrant sur le terrorisme islamique, aucun état européen ne peut se prévaloir d'échapper à la menace qui pèse sur les pays occidentaux.

Alors que les Etats-Unis semblaient accumuler la majorité des griefs islamistes, les attentats de Madrid le 11 mars 2004, faisant près de 200 morts et 1400 blessés, ont fait comprendre aux européens qu'ils étaient également visés. Comme l'a déclaré Monsieur Manuel Barroso, alors président de la Commission européenne, cette attaque ne vise pas seulement une Espagne très engagée auprès des Etats-Unis dans la lutte contre le terrorisme, elle marque également l'appartenance de l'Europe au monde occidental que les islamistes veulent détruire: « *Les attentats qui ont frappé le 11 mars 2004 des citoyens espagnols et d'autres nationalités étaient des attaques dirigées contre tous les citoyens européens, contre les principes mêmes sur lesquels l'Union européenne est fondée.* »³

Suite à ces attentats, le Conseil européen a adopté à Bruxelles, le 25 mars 2004, la Déclaration sur la lutte contre le terrorisme. À cette occasion, un poste de coordinateur de la lutte contre le terrorisme au sein du secrétariat du Conseil a été créé, et Gijs de Vries fut nommé premier coordinateur. Un plan d'action a alors été mis à jour, axé sur la coopération entre les États membres et leurs partenaires internationaux, au niveau national comme communautaire, ainsi que sur le plan extérieur avec les pays tiers partenaires. Grâce à cette coopération, les États membres devenaient plus efficaces face aux attaques terroristes en travaillant de concert pour démanteler les activités des terroristes au sein de l'Union.

³ Reference UE: IP/05/286 du 11/03/2005

L'année suivante, le 21 juillet 2005, les 56 morts et 700 blessés de Londres venaient confirmer que la tâche était complexe et la solidarité européenne indispensable. La déclaration, le jour même, du vice-président de l'Union européenne, Franco Frattini, ne laisse aucun doute sur la solidarité européenne dans la lutte contre le terrorisme : *« Ces attentats confirment malheureusement que le terrorisme est une menace permanente, qui vient de frapper une nouvelle fois le cœur même de l'Europe [...] J'aimerais cependant souligner que cette agression ne frappe pas uniquement le Royaume-Uni ou ses habitants, mais aussi toute l'Europe et chacun de nous, citoyens européens. Elle frappe tous ceux qui défendent et promeuvent les droits humains et les valeurs de liberté, de justice et de sécurité, qui nous sont communes. »*⁴

Plus récemment, le 10 août 2006, une tentative d'attentats visant simultanément plusieurs avions de ligne entre le Royaume-Uni et les Etats-Unis a été déjouée, démontrant la réalité du terrorisme aérien en Europe malgré la lutte engagée depuis 2001.

La France a également été visée par le terrorisme islamiste depuis 2001, avec l'attentat contre le bus transportant des français de la Direction des Constructions Navales à Karachi au Pakistan, faisant 14 morts dont 11 français. De même, l'attaque du pétrolier français Limburg, le 6 octobre 2002 et les menaces proférées par Al Qaïda contre notre pays montrent que, quelque soit la distance qu'un pays occidental puisse mettre vis-à-vis de la politique extérieure américaine, celui-ci reste une cible de choix et la moindre faille dans sa défense contre le terrorisme pourrait être exploitée.



Photo 1 : Pakistan, Karachi, 08/05/02



Photo 2 : Yémen, le Limburg, 06/10/02

⁴ Reference UE: IP/05/879 du 07/07/2005

L'Europe se doit donc de tout faire pour se prémunir d'une menace terroriste tangible. Dans le domaine de la sûreté aérienne en particulier, des incidents démontrent quelles difficultés pourraient se poser en cas de détournement aérien terroriste dans un ciel européen très fréquenté.

1.1.2 Des incidents aériens révélateurs

L'idée de transformer un avion civil en une arme aérienne n'est pas née lors de la préparation des attentats du 11 septembre 2001, ni dans le roman de Tom Clancy « Executive order ⁵ » (Sur ordre) en 1996, mais en 1994 par deux actes qui constituent les origines de ce mode d'action inspiré des Kamikazes japonais de la seconde guerre mondiale:

- le premier acte d'attaque suicide civile par les airs s'est déroulé le 12 septembre 2004, lorsque Frank Eugene Corder, après avoir volé un *Cessna* monomoteur 150L dans un aéroport du nord de Baltimore, vint s'écraser dans l'immeuble situé au-dessous de la chambre à coucher présidentielle, sans faire de réels dégâts sur la Maison Blanche.



Photo 3: *Cessna* sur la Maison Blanche, 12/09/94



Photo 4 : Assaut de l'Airbus, 26 /12/94

- le second, le 26 décembre 1994, alors que des terroristes algériens avaient entrepris de faire s'écraser sur Paris un Airbus d'Air France détourné à Alger. Mises au courant, les autorités françaises avaient empêché l'attaque, en refusant de fournir aux terroristes du GIA (Groupe islamiste armé) le carburant suffisant pour rejoindre Paris, obligeant à un ravitaillement sur l'aéroport de Marseille Marignane où l'aéronef avait été pris d'assaut. Cet incident fit naître pour la première fois la réflexion sur la nécessité éventuelle de détruire en vol un appareil civil afin d'éviter un plus grand nombre de victimes en cas de crash sur une zone urbaine. Ce détournement avait été signalé bien avant l'arrivée de l'aéronef dans l'espace aérien

⁵ Dans lequel un Boeing 747 s'écrase sur le Capitole décapitant les Etats-Unis

européen, mais d'autres événements montrent la difficulté d'anticiper, de détecter et de coordonner une action contre cette menace.

En pleine guerre froide en 1989, alors que l'Otan⁶ scrutait l'espace aérien du pacte de Varsovie dans la crainte d'une attaque aérienne, un Mig 23 a parcouru 550 Km après l'éjection de son pilote en Pologne et traversé quatre frontières sans être abattu, s'écrasant à court de carburant non loin de la frontière franco-belge. Bien que l'appareil fut détecté par les radars de surveillance du réseau de l'Otan et intercepté par des chasseurs F-15 *Eagle* américains basés en Allemagne, la difficulté de prise de décision a conduit à sa chute dans une zone habitée, faisant une victime. Pourtant, l'Otan était parfaitement prête à faire face à une intrusion venant de l'Est, mais les difficultés de coordination soulignent que, même dans une alliance particulièrement opérationnelle, la responsabilité d'abattre un avion, même inoccupé, est difficile à prendre. Qu'en serait il aujourd'hui avec 300 passagers à bord et des pays non membres d'une alliance militaire ?

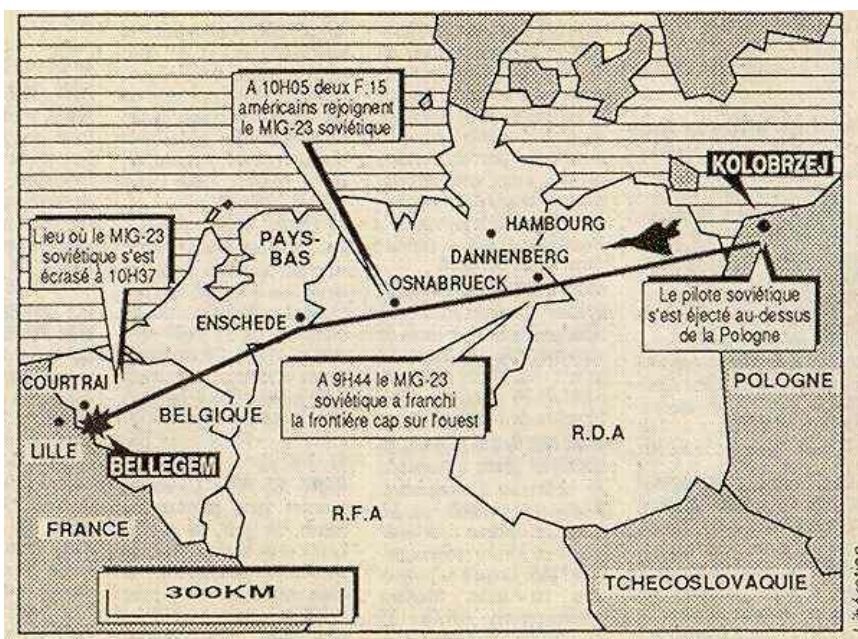


Figure 1 : Trajectoire du vol du Mig 23

Source : Libération, 6 juillet 1989

Cette hypothèse n'est pas fantaisiste, car même si les détournements d'avions sont plus rares qu'au milieu des années 70, et particulièrement depuis les attentats du 11 septembre 2001, ils ont encore cours une à deux fois par an comme l'[annexe 1](#) le démontre. Les mesures péventives, qui présentent de grandes disparités suivant la provenance des aéronefs, ne peuvent à elles seules supprimer la menace.

⁶ Organisation du traité de l'atlantique nord

Le dernier détournement en date en Europe montre la complexité du problème et les implications politiques internationales qui surgissent alors . Lorsque le 3 octobre 2006, Hakan Ekinci, un turc âgé de 28 ans, a détourné un Boeing 737 de la Turkish Airways, l'avion, reliant Tirana à Istanbul et transportant 106 passagers principalement albanais, a d'abord été intercepté par quatre chasseurs turcs avant de se diriger vers l'ouest et d'être arraisonné sur l'aéroport de Brindisi par des F-16 italiens. Les autorités italiennes se trouvaient alors devant le choix d'abattre un avion de nationalité turque, transportant des passagers albanais. Cet acte a immédiatement fait naître une polémique sur les intentions du terroriste, une protestation contre la venue du Pape en Turquie étant évoquée par les autorités turques, avant qu'un démenti n'affirme qu'il ne s'agissait que d'une demande d'asile politique d'un objecteur de conscience. Cet incident révèle à la fois l'importance politique que soulèvent de tels détournements et la nécessité de coordonner entre états voisins, afin d'obtenir du préavis, mais également la faible importance aux yeux des terroristes du caractère national des espaces aériens traversés, alors que cette particularité est au cœur du droit permettant à un état d'intervenir.

A la lumière des différents cas énoncés ci-dessus, il convient d'étudier pourquoi et dans quelle mesure une réponse dépassant le cadre purement étatique serait adaptée pour répondre à cette menace bien réelle sur l'Europe.

1.2 La nécessité d'une réponse dépassant les frontières

La densité du trafic et la proximité géographique des états européens imposent une collaboration qui doit s'appliquer dans chaque phase de la lutte contre les interventions illicites à bord des aéronefs.

1.2.1 Densité du trafic et proximité des espaces aériens

Les 41 états membres⁷ de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) sont survolés chaque jour par près de 29.000 vols civils ou militaires

⁷à savoir : Albanie, Allemagne, Arménie, ARYM, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lituanie, Lettonie, Luxembourg, Malte, Moldavie, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie Monténégro, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tchéquie, Turquie et Ukraine.

impliquant des avions de toutes tailles et de toutes nationalités, guidés par l'un des 73 centres de gestion du trafic aérien et leurs 16.000 contrôleurs. La capacité accrue en passagers des avions très gros porteurs comme l'A380 ne diminueront pas le nombre de vols, Eurocontrol prévoyant un doublement du nombre de passagers à transporter d'ici 2020 (Cf. [annexe 2](#)). En France, jusqu'à 15000 mouvements par jours doivent être identifiés dès leur entrée dans notre espace aérien national. Le taux d'accroissement du trafic ne se semble pas se stabiliser avec le temps, comme le montre la figure 2.

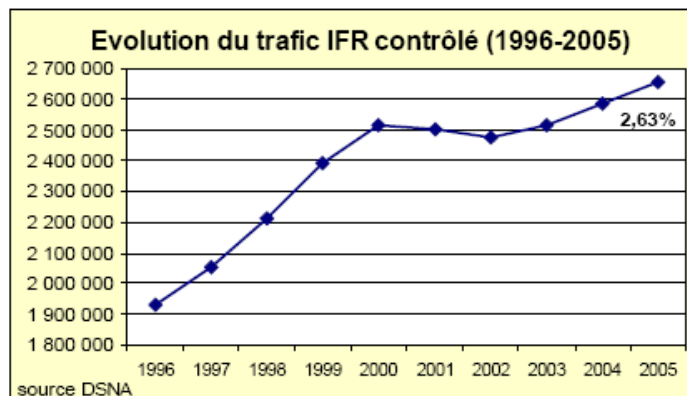


Figure 2 Evolution du trafic contrôlé en France (1996-2005). Source : Observatoire de l'aviation civile 2005-2006 Tome 1 de la DSNA (Direction des services de la navigation aérienne de la DGAC)

Comment assurer cette responsabilité nationale face à des mobiles évoluant à 900 Km/h arrivant tous azimuts ? La seule solution, devant une telle densité du trafic, passe par une anticipation, en regardant au-delà de ses frontières, et par une collaboration, en partageant les données des pistes déjà identifiées par les pays voisins.

Pour un pays très étendu mais partageant un nombre limité de frontières, comme les Etats-Unis ou le Canada, les difficultés liées à la juxtaposition des espaces aériens est moindre. Aux Etats-Unis par exemple, le trafic intérieur est sept fois supérieur au trafic international et ce pays n'a que deux grands espaces aériens voisins parfaitement disjoints à coordonner, alors qu'en France, le trafic national ne représente que 17,8% du total, comme présenté dans la figure 3, et les espaces aériens nationaux voisins sont complexes.

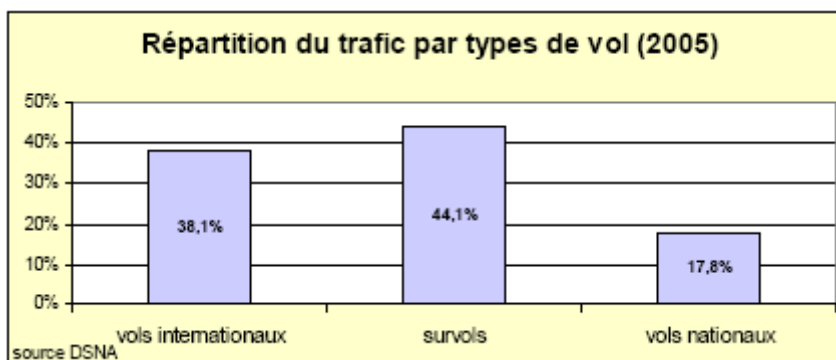


Figure 3 : Répartition du trafic en France Source Observatoire de l'aviation civile 2005-2006 Tome 1

Les problèmes d'identification étant à priori plus complexes pour des avions pénétrant un espace aérien que pour les vols intérieurs identifiés dès leur décollage, on constate alors qu'une coopération en Europe de l'Ouest est particulièrement nécessaire. De même, comme nous le montre la carte de la figure 4 ci-dessous, résumant à la fois la problématique de l'importance du trafic et celle de la proximité géographique des espaces aériens, il apparaît clairement que la zone la plus complexe à maîtriser, en terme de contrôle aérien comme en terme de sûreté aérienne, se situe dans l'Europe de l'Ouest.

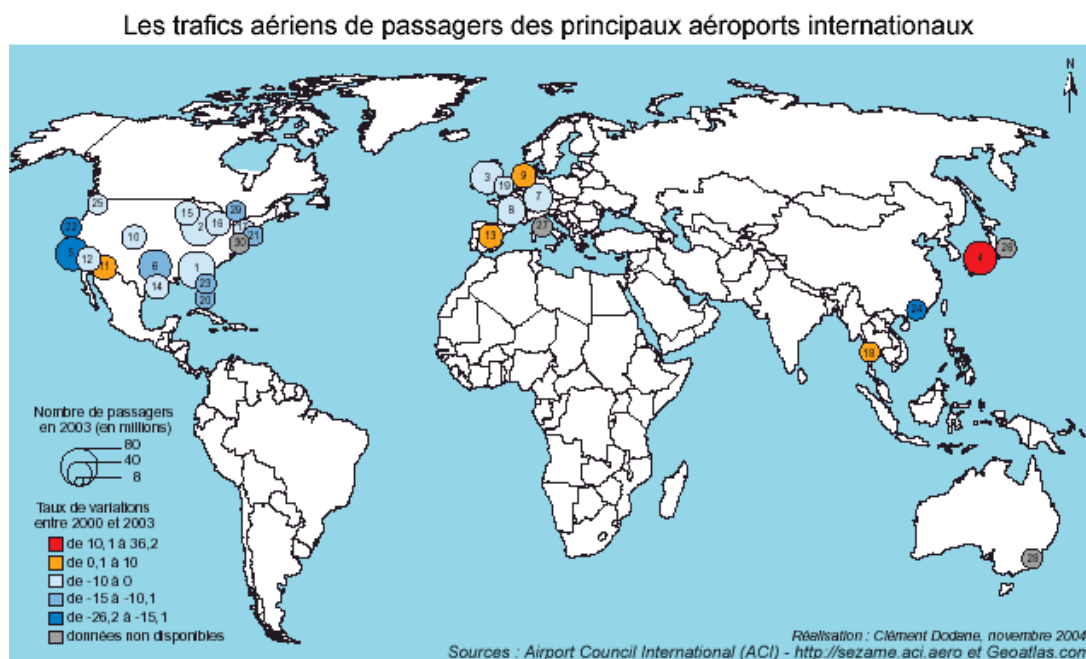


Figure 4 Importance et imbrication des grands aéroports européens
Source : Site internet d'Airport Council International (ACI) 2004

La pertinence de cette coopération étant démontrée pour les espaces aériens européens, il reste à savoir dans quels domaines de la fonction globale de sûreté aérienne elle peut être efficace.

1.2.2 Apports d'une coopération européenne dans chaque étape de la sûreté aérienne

Trois domaines peuvent être définis comme concourant directement à la sûreté aérienne : La protection, par des mesures au sol dans les zones aéroportuaires ou à bord des aéronefs, la surveillance des espaces aériens afin de détecter tout comportement douteux et enfin, l'intervention, qui permet de mettre en œuvre les moyens s'opposant activement à l'emploi d'objets volants considérés comme des armes par leur nature ou par les intentions de ceux qui les contrôlent. La prévention dans son sens le plus large touchant des domaines trop généraux comme la politique anti-terroriste de chaque état ou encore l'échange de renseignements sur la menace terroriste, ne sera pas abordée ici.

Les mesures de **protection** prises dans les aéroports ou dans les aéronefs eux-mêmes afin d'empêcher les actes illégaux peuvent être nommées « mesures de sûreté des transports aériens » ou encore « **mesures passives de sûreté aérienne** » par opposition aux « mesures actives de sûreté aérienne » mises en œuvre par les forces aériennes des pays assurant la souveraineté nationale dans la troisième dimension. L'enjeu principal d'une coopération dans ce domaine réside dans l'harmonisation des règlements au-delà des frontières. Il est en effet inutile d'assurer un excellent niveau de sûreté dans un aéroport si les aéronefs y embarquant des passagers proviennent directement d'une région du monde où rien n'est fait dans ce domaine. Passagers clandestins, terroristes potentiels interdits d'embarquement, armes et explosifs divers peuvent alors menacer la sûreté d'avions partant de plateformes aéroportuaires hautement sécurisées à cause des disparités réglementaires internationales. Le surcoût supporté par les aéroports, les compagnies et les passagers sont alors difficilement acceptables, et la concurrence dans le domaine du transport aérien touche au même titre la sécurité des différentes compagnies que la sûreté des différents aéroports.

L'intérêt d'harmoniser ces règlements en Europe est alors évident puisqu'il s'agit de garantir un même niveau de sûreté aux nombreux mouvements aériens entre pays

occidentaux. Le nombre de mouvements moins sécurisés se trouve alors fortement diminué et plus aisé à surveiller. Ainsi, parmi les 700 millions de passagers transportés par avion dans l'UE en 2005, 23% ont voyagé sur des vols nationaux, 42% sur des vols à l'intérieur de l'UE25 et seulement 35% sur des vols hors UE. En comparant aux 18% de vols nationaux français présentés précédemment, la coopération européenne permet de ramener de 89% à 25% la proportion de vols échappant à notre réglementation sur la sûreté des transports aériens.

Dans le domaine de la **surveillance** de l'espace aérien, la coopération est également vitale grâce à l'anticipation qu'elle permet sur les événements. Ainsi, la détection du comportement douteux d'un appareil peut être signalée par un pays voisin, bien avant le survol de notre territoire, économisant ainsi de précieuses minutes pour décider de l'action à entreprendre. De même, la détection aérienne étant difficile dans certaines zones, la coopération renforce le maillage du réseau national de surveillance.

Enfin, dans la phase finale d'**intervention**, lorsqu'elle est nécessaire et quelque soit le degré requis, pour identifier, surveiller, contraindre, arraisonner ou encore détruire un appareil détourné, les frontières présentent un obstacle très important pour la réussite d'une interception aérienne. En effet, les avions commerciaux volant à des vitesses proches du mur du son (Mach 0,9), une interception par un avion de chasse peut, suivant la géométrie rencontrée, s'étendre sur plusieurs centaines de kilomètres, et il n'est pas rare qu'il soit nécessaire d'abandonner la poursuite à cause de la limite de l'espace aérien national.

Ainsi, dans un cas imaginaire où aucune collaboration n'existe, sur un appareil en transit d'une trentaine de minutes du Nord de l'Italie vers l'Espagne, la détection d'un comportement douteux ainsi que le décollage d'un avion intercepteur, ne laisseront que peu de chance à la réussite d'une interception avant la frontière espagnole. L'efficacité, tout comme la rationalisation des moyens, militent donc en faveur d'une coopération internationale.

Le schéma suivant représente la géométrie des avions suicides du 11 septembre 2001 projetés sur le continent européen, laissant à chacun le loisir d'imaginer les difficultés de coordination et l'impuissance prévisible des décideurs des nations

survolées, entravées par le principe de la souveraineté nationale sur les espaces aériens, et devant faire face à une menace internationale qui, elle, ne connaît aucune frontière.

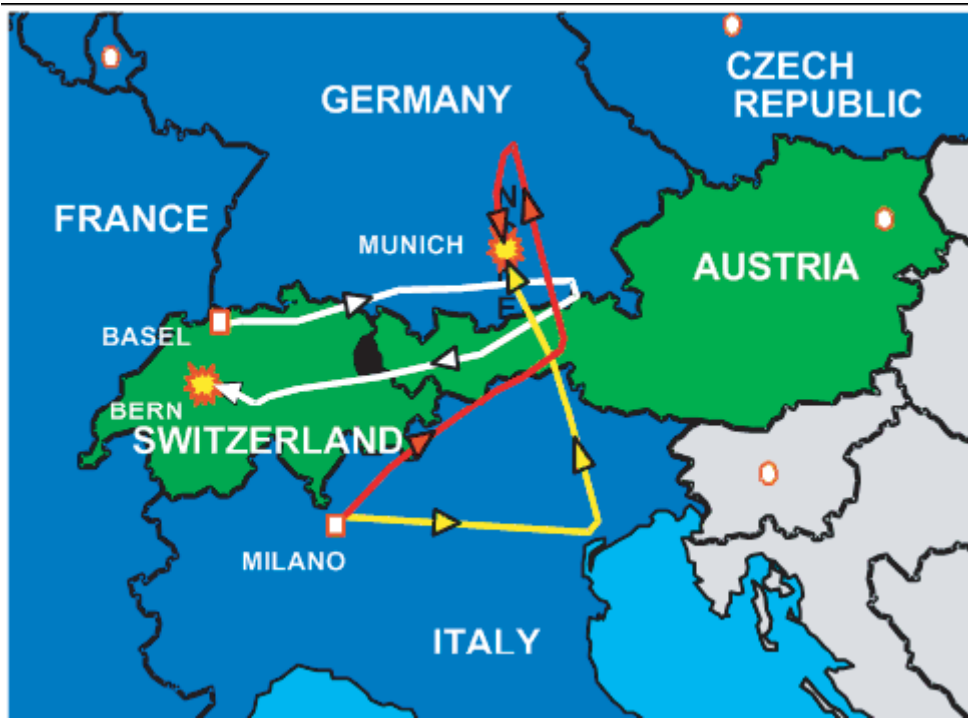


Figure 4 : Les trajectoires du 11 septembre projetées sur le continent Européen

DEUXIEME PARTIE : II DES COOPERATIONS LIMITEES

Les états européens, ressentant la nécessité de coopération en matière de sûreté aérienne exposée dans la première partie ont étendu les coopérations existantes dans ce domaine. L'[annexe 3](#) regroupe les déclarations du Chef d'état-major de l'armée de l'air française (CEMAA) ainsi que celle du Commandant des forces aériennes américaines en Europe (USAFE) confirmant cette prise de conscience.

Ainsi, des accords de coopération voient progressivement le jour, soit pour assister les pays dépourvus de moyens permettant d'assumer leur souveraineté, comme certains nouveaux membres de l'Otan, soit pour améliorer des systèmes existants en augmentant la profondeur d'anticipation au-delà des frontières. Mais ces accords restent bilatéraux, temporaires ou inappropriés (dans le cas de l'Otan) face à la menace d'avions suicides civils. La coopération ne semble pouvoir se développer plus avant sans redéfinir, au moins partiellement, le principe de souveraineté nationale sur les espaces aériens.

2.1 Des moyens nationaux disparates

Alors que certains états ont accentués leur dispositif de sûreté aérienne depuis les attentats de 2001, d'autres confient cette mission, comme celle de défense aérienne, partiellement ou totalement à des pays tiers.

Dans ce domaine, trois catégories d'états peuvent être définies en Europe : Les pays sans aucun moyen de défense aérienne et qui délèguent au moins partiellement leur souveraineté, ceux qui intègrent leurs moyens à la structure de défense aérienne de l'Otan en Europe, et ceux qui assurent une posture importante spécifiquement face à cette menace, en toute indépendance.

2.1.1 La délégation de souveraineté

Dans la première catégorie, deux membres de longue date de l'Otan confient leur défense aérienne à des membres de l'alliance. Ainsi, le Luxembourg n'ayant pas d'armée de l'air, la souveraineté aérienne au dessus du Grand-duché est assuré par la composante aérienne belge⁸. De même, l'Islande, se place sous la protection de chasseurs F-15C *Eagle* américains basés sur son sol depuis le début de la guerre froide. Cette situation vient récemment d'être remise en cause, la menace d'attaque aérienne dans cette région étant faible, et les Etats-Unis souhaitant réduire leurs implantations de part le monde⁹. Autre exemple, cette fois ponctuel, le temps du sommet de l'Otan à Prague en 2002, la république Tchèque a délégué, par un accord bilatéral avec les Etats-Unis, la protection de son espace aérien, opération appelée « Summit Combat Air Patrol »¹⁰.

Pour les anciens membres du pacte de Varsovie ayant rejoint l'Otan, des arrangements similaires ont rapidement été pris. Ainsi, la Slovénie est protégée par une couverture aérienne italienne, sans que des chasseurs ne soit déployés sur son territoire, après qu'une coopération avec la Hongrie fût également étudiée. Il en est de même pour les états baltes, Estonie, Lettonie et Lituanie qui, depuis le 1^{er} avril 2004, bénéficient d'une permanence opérationnelle composée de deux chasseurs prêts à prendre l'air en quinze minutes. Cette permanence, prise pour la première période par des F-16 AM belges, a déjà été tenue par le Danemark, la Norvège, les

⁸ Le titre de Force Aérienne Belge a disparu en 2004 au profit du terme de « Composante aérienne »

⁹ Réforme nommée U.S.basing review

¹⁰ James R. Smith, *Air & Space Power Journal*, automne 2004

Pays bas, l'Allemagne, les Etats-Unis, la Pologne, l'Espagne et la Turquie. Elle sera reprise en avril 2007 par les Mirage 2000C français, avant la relève en août 2007 par les Mig-21 roumains. Le détail de ces relèves figure en [annexe 4](#) et démontre la forte implication de l'Otan. L'investissement de l'Alliance dans cette mission nommée « Baltic Air Policing » est donc particulièrement marqué, la souveraineté des états baltes vis-à-vis de leur grand voisin russe étant à ce prix. Des incursions d'appareils russes viennent régulièrement tester le dispositif de l'Otan, comme le 2 juin 2004, quelques semaines après la mise en place du dispositif, et en septembre 2005 où un Su 27 *Flanker* a survolé sans autorisation la Lituanie.

2.1.2 L'intégration des moyens nationaux au réseau Otan

Dans la deuxième catégorie d'états européens se trouvent la plupart des membres de l'Otan qui disposent de moyens propres. Ces pays mettent à disposition de l'Alliance une patrouille de permanence opérationnelle nationale en alerte à quinze minutes, sous les ordres d'un centre de commandement et de conduite de l'Otan, le Combined air operations center (CAOC) placé sur le territoire national ou en dehors. Ainsi, l'Allemagne, la Belgique, les Pays-bas, le Portugal la Turquie mais également la Pologne ou la Hongrie mettent ainsi en permanence deux avions de chasse à la disposition de l'Otan pour la défense aérienne au dessus de leur territoire.

Le Royaume-Uni et l'Espagne se situent à mi-chemin entre la deuxième et la troisième catégorie, renforçant sur initiative nationale la posture de l'Otan. Ainsi, une deuxième patrouille tient une alerte supplémentaire, souvent avec un délai de réaction plus court que celui imposé par l'Alliance.

2.1.3 L'indépendance nationale

Enfin, deux pays assurent leur défense aérienne par des moyens purement nationaux, la France depuis qu'elle a quittée la structure intégrée de l'Otan en 1966, et la Suisse par nécessité de neutralité, et qui assure sa souveraineté nationale par une permanence d'alerte de chasseurs F-18 *Hornet* et un système de surveillance aérienne assuré par la société civile *Skyguide* en charge du contrôle aérien.

La France assure un dispositif particulièrement important, d'ailleurs qualifié de maillage le plus important au monde en terme de densité, tout aéronef civil pouvant être intercepté sur le territoire national en quinze minutes ou en dix minutes suivant la posture décidée par le premier ministre. Comme l'expliquait en mars 2006 le

général de corps aérien Abrial, alors commandant la défense aérienne et les opérations aériennes, lors d'un colloque sur la souveraineté aérienne « j'ai autorité pour changer la mission de tout aéronef militaire en vol et le prendre sous mon contrôle pour lui faire exécuter une mission de défense aérienne. Au sol, huit appareils de combat sont en alerte à sept minutes du décollage. De plus, nous avons un avion radar AWACS en alerte au sol de manière à pouvoir améliorer la détection à basse altitude, ainsi qu'un ravitailleur pour que tous ces appareils puissent tenir l'air aussi longtemps que nécessaire. Nous complétons ces moyens par un ensemble d'hélicoptères [...] pour agir contre des mobiles à basse altitude et à basse vitesse. »¹¹ De nouveaux modes d'actions éventuels, comme l'épandage chimique ou l'utilisation d'avions légers, voire de drones sont donc anticipés. Cet accent que met la France sur sa souveraineté aérienne a certes été renforcé après le 11 septembre 2001, mais un dispositif important existait auparavant, et une chaîne de décisionnelle très courte reliant le Premier ministre, responsable de cette mission, au Centre national de conduite des opérations aériennes (CCOA) est particulièrement adaptée à la nécessité de prendre très rapidement des mesures face à une menace aérienne.

Les moyens de défense aérienne, concourant à la mission de sûreté aérienne, sont donc très inégaux suivant les pays européens, d'une délégation totale à des pays alliés à un dispositif dense et multiforme pour faire face à l'imagination des terroristes.

Afin de répondre à l'importance de la menace terroriste et de s'affranchir partiellement des obstacles aux actions nationales que constituent les frontières, des accords de coopération existent, mais sont insuffisants, car inadaptés à cette menace, ponctuels ou uniquement bilatéraux.

2.2 Des coopérations inadaptées à la menace, temporaires ou seulement bilatérales

En effet, la protection offerte par l'Otan ne s'applique que contre une menace militaire, des dispositifs multinationaux comme lors de la protection du G8 d'Évian ne sont que temporaires, et les accords transfrontaliers en vigueur ne dépassent pas le niveau bilatéral.

¹¹ « Actes de ateliers du CESA », par le Centre d'enseignement supérieur aérien dans *Penser les ailes françaises* n°10, juin 2006

2.2.1 Les limites du réseau de l'Otan

La plus évidente des coopérations s'inscrit dans le cadre de l'Otan qui fournit un réseau de surveillance, de commandement et de conduite de la défense aérienne particulièrement efficace en Europe. En effet, bien que la France ait quitté la structure militaire intégrée de l'Alliance, la participation au réseau de défense aérienne par le partage des données de surveillance du trafic aérien est restée inchangée¹². Dans ce domaine, les Etats-Unis ont très rapidement aidé les pays d'Europe centrale et d'Europe de l'Est à se mettre à niveau afin d'obtenir un réseau européen global efficace. Dès 1994, le président Clinton a ainsi prôné la « Regional Aerospace Initiative », initiative visant à établir une structure de gestion de l'espace aérien régional civil et militaire, ainsi qu'une structure centrale de souveraineté aérienne dans cette région¹³. Le rapprochement progressif de ces pays au travers du partenariat pour la paix (PPP), puis leur intégration dans l'Otan et les financements associés par le biais du programme d'investissement de sécurité (The Nato Security Investment Programme)¹⁴ ont permis d'offrir à la Pologne, la République Tchèque, la Hongrie, la Roumanie, la Slovaquie, la Bulgarie, la Lettonie, la Lituanie et l'Estonie un accès au réseau Otan de défense aérienne. Ce « réseau intégré de défense aérienne » est devenu « réseau intégré étendu de défense aérienne (NATINEADS Nato integrated extended air defense system) et met progressivement en œuvre le nouveau système de commandement et de conduite des opérations aériennes (ACCS Air command and control system).

Couplée aux moyens d'interception évoqués plus haut, cette structure pourrait sembler idéale pour traiter globalement de la sûreté aérienne mais il n'en est rien, car cette mission face à des menaces civiles échappe complètement à l'Otan par son caractère purement national. En effet, comme le déclare le Général T Hobbins commandant des forces aériennes américaines en Europe, lors d'une interview en

¹² Accords d'août 1966, la France n'adhère pas au réseau intégré NATINAD (Nato integrated air defence system) mais le programme de veille éloigné NADGE (Nato air defence environment).

¹³ Extrait du Presidential Review Directive 36 (PRD 36) de 1993 publié dans l'article « [Regional Airspace Initiatives in Europe](#) » par Neil Planzer de l'Air and Space Operations, Headquarters U.S. Air Force dans le *journal du contrôle aérien* de avril-juin 2000

¹⁴ [Manuel Otan : The NATO Security Investment Programme \(NSIP\)](#)

mai 2006, « Si un avion est classifié comme Renegade¹⁵, cela devient une responsabilité nationale et l'Otan passe la main à la nation hôte »¹⁶.

L'Alliance dispose donc d'un outil orienté vers la défense aérienne, ses moyens de surveillance et de conduite permettent bien de détecter une menace mais elle n'a aucune compétence pour exécuter les mesures actives de sûreté aérienne sur un avion civil. La prise en compte du nouveau contexte géopolitique a alors conduit les pays faisant reposer leur défense aérienne sur le réseau intégré de l'Otan à s'équiper d'un centre national de sûreté aérienne, National air policing center (NAPC) ou National air operation center (NAOC). Le problème reste donc entièrement posé au niveau purement national, même si l'Otan offre des moyens d'alerte importants.

2.2.2 L'impulsion du sommet du G8 d'Evian

La protection du sommet du G8 d'Evian en 2003 a marqué le point de départ des coopérations transfrontalières en matière de sûreté aérienne. En effet, le choix d'une ville si proche des frontières avec la Suisse, l'Allemagne et l'Italie a conduit à la mise en place d'un dispositif aérien imposant en coopération avec nos voisins, mais a également permis à des avions français d'effectuer des missions de sûreté aérienne au dessus du territoire Suisse et réciproquement pour les chasseurs helvétiques, l'ensemble étant coordonné par un centre où les deux autorités nationales étaient présentes. Certes, la mesure ultime consistant à abattre un appareil hostile ne pouvait être exécutée que par un appareil de même nationalité que le territoire survolé, mais les mesures de contraintes ou d'arraisonnement pouvaient être conduites pour la première fois par des appareils étrangers, dérogeant ainsi pour la première fois au principe de souveraineté nationale. Cet accord temporaire a lancé le concept d'accords transfrontaliers, permettant à des appareils étrangers de poursuivre leur action sur notre territoire et sous notre commandement.

¹⁵ Avion civil employé comme une arme

¹⁶Traduit de la revue du Royal United Services Institute for defense and security studies, Rusi defense system interview, Automne 2006 disponible sur http://www.rusi.org/downloads/assets/006-011_RDS_interview.pdf

2.2.3 Les accords bilatéraux européens

Des accords bilatéraux semblables ont ainsi été passés entre pays européens après l'impulsion donnée par l'accord franco-suisse. Ces accords se déroulent en deux phases, la première mettant en place un accord intergouvernemental, la seconde un accord technique décrivant la phraséologie et les mesures actives de sûreté aérienne afin d'assurer une interopérabilité complète de la procédure. Une interception pour exercice permet alors de valider l'ensemble de la chaîne opérationnelle. L'[annexe 5](#) présente l'exemple de l'accord intergouvernemental permanent entre l'Italie et la Suisse. La France a ainsi conclu de tels accords bilatéraux avec la Suisse, l'Espagne, la Belgique, l'Italie et le Royaume-Uni, permettant une extension importante de son champ d'action comme le montre la figure 5 ci-dessous.

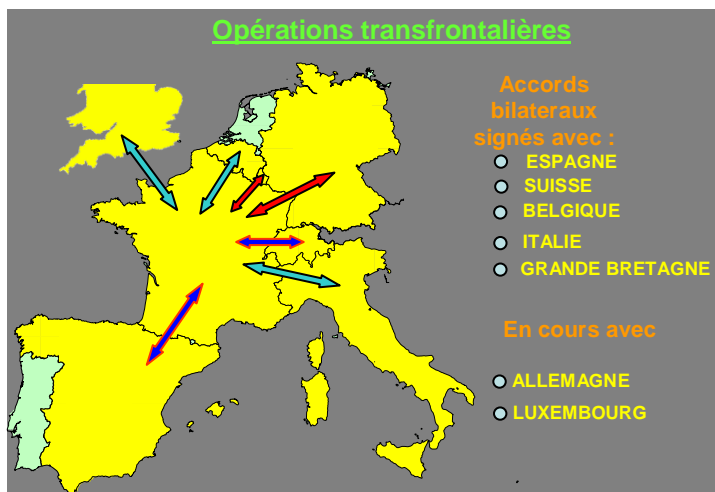


Figure 5 Accords bilatéraux de la France présentés le 1^{er} mars 2006. Source « Actes de ateliers du CESA » *op. cit.*

Le Général Dousse, attaché de défense suisse à Paris, précise ainsi les mesures prévues par l'accord franco-suisse : « Ces mesures actives de sûreté comprennent la reconnaissance, la surveillance, l'interrogation, l'escorte, la contrainte d'itinéraire, l'interdiction de survol, l'arraisonnement et le tir de semonce au moyen de leurres infrarouges. Cependant, le tir de semonce impliquant l'emploi des armes et le tir de destruction restent exclusivement de la compétence de chacune des parties à l'accord. Ces tirs ne peuvent donc être envisagés qu'avec un aéronef national, au-dessus du territoire national, sous chaîne de conduite opérationnelle nationale. »¹⁷

¹⁷ Dousse, Général « L'expérience nationale et l'accord franco-suisse », *Penser les ailes françaises* n°10, juin 2006

impossible à atteindre sans repenser le principe de souveraineté nationale sur les espaces aériens.

2.3 Les limites imposées par le principe de souveraineté nationale

Le droit aérien ne reconnaît que l'Etat comme acteur responsable dans la troisième dimension au travers de législations inadaptées, à la fois au milieu aérien et au contexte actuel.

2.3.1 Une fonction régaliennne...

Le principe de la souveraineté des états sur leurs espaces aériens est clairement établi dans le droit international.

L'article 1 de la convention de Chicago, dont les deux premiers chapitres figurent en [annexe 6](#), énonce en effet que « *Les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire* », en précisant en article 2 « *il faut entendre par territoire d'un État les régions terrestres et les eaux territoriales adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit État.* »

Cette souveraineté n'a pas été remise en cause au travers d'incidents récents, l'arrêt rendu le 26 juin 1986 par la Cour internationale de justice (CIJ), dans l'affaire des activités militaires et paramilitaires au Nicaragua étant sans d'ambiguïté quant à la portée à donner au principe de souveraineté aérienne : « *Le principe du respect de la souveraineté territoriale est directement enfreint par le survol non autorisé du territoire d'un État par des appareils appartenant au gouvernement d'un autre État.* »²¹ De même l'ONU a déclaré après la destruction de deux avions civils américains de type *Cessna* par des *Mig 29* cubains, en février 1996²², qu'elle réaffirmait « le principe selon lequel chaque État prendra des mesures appropriées pour interdire l'emploi délibéré de tout aéronef civil immatriculé dans ledit État » même si elle condamnait « l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol, qui est incompatible avec les considérations élémentaires d'humanité, avec les règles du droit international coutumier codifiées dans l'article 3 bis de la Convention de

²¹ [Activités militaires et paramilitaires au Nicaragua Arrêt - 27 juin 1986](#)

²² L'humanité du 26 février 1996 <http://www.humanite.fr/journal/1996-02-26>

Chicago²³ et avec les normes et pratiques recommandées énoncées dans les annexes de la Convention »²⁴.

2.3.2...encadrée par un droit international inadapté

L'étroitesse de l'espace aérien qui ne s'étend qu'à douze nautique des côtes est héritée du droit maritime, l'article 2 de la convention des Nations unies sur le droit de la mer précisant que la « [...] *souveraineté s'étend à l'espace aérien au-dessus de la mer territoriale.* »²⁵ Cette distance, représentant plusieurs dizaines de minutes de navigation maritime, est parcourue en moins de deux minutes par un aéronef subsonique, rendant presque impossible une action efficace avant le survol du territoire national. Les zones d'identification aérienne, comme les régions d'informations de vols, s'étendant parfois haut dessus de la haute mer, imposent dans la pratique une action de l'Etat au-delà de sa zone de compétence en contradiction avec la liberté de survol prévue dans la convention de Chicago.

En certains cas, il peut aussi exercer un droit de poursuite comme celui existant en droit de la mer et qui est reconnu comme le droit coutumier de l'État riverain de poursuivre et d'arrêter en haute mer le navire qui a contrevenu à ses lois et règlements dans les limites de sa juridiction nationale.

En pratique, l'exercice du droit de poursuite impose de réunir plusieurs conditions. Tout d'abord ce droit qui s'exerce contre un aéronef étranger civil ou militaire ne peut être mis en oeuvre que par des aéronefs d'État. De plus, l'opération de poursuite ne doit pas violer la souveraineté aérienne d'un autre État sauf si ce dernier donne son consentement exprès, ce qui n'est pas toujours respecté dans les faits. Ainsi, lors de l'incident aérien survenu le 31 juillet 1976 entre la RFA et la Tchécoslovaquie, deux avions de chasse *Sukoi-9* ont ouvert le feu, sans l'atteindre, sur un *Cessna-172* ouest-allemand égaré dans l'espace aérien tchécoslovaque, puis ont pénétré d'environ 4 km dans l'espace aérien de la RFA pendant l'opération de poursuite²⁶. Enfin, la poursuite doit commencer immédiatement après la réalisation de l'acte délictueux et doit de plus présenter un caractère ininterrompu.

²³ Cf Annexe 7

²⁴ Communiqué de presse du 26 juin 1996 [\[26 jui 1996\] CS/716](#)

²⁵ Montego Bay, 10 décembre 1982

²⁶ Revue générale de droit international public, 1977, p.194

L'enchevêtrement des souverainetés nationales devant le détournement aérien complexifie la prise de décision, car en plus de la souveraineté des états survolés se superposent celle de l'état d'immatriculation (principe de l'Etat pavillon), celle des états d'origine des passagers (principe de personnalité et de protection) et enfin celle de l'état visé.

Plus souvent édicté en réaction aux évènements qu'en prévention de ceux-ci, le droit aérien a évolué mais reste très inadapté aux menaces constituées par des avions civils. Les conventions de Tokyo (1963, relative aux infractions et actes commis à bord des aéronefs), de La Haye (1970, relative à la répression de la capture illicite d'aéronefs), comme celle de Montréal (1971, relative à la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile) montrent qu'il s'agit plus d'un droit de réaction que d'anticipation. L'annexe 17²⁷ de la convention de Chicago, consacrée à la sûreté aérienne et élaborée par l'OACI, a été amendée par le protocole de Montréal²⁸, intégré dans la convention de Chicago comme article 3 bis. Cet article, figurant en [annexe 7](#), permet de limiter les pouvoirs de riposte des états contre une violation de l'espace aérien par un avion civil, après la destruction du *Boeing 747* de la *Korean Airlines* par la chasse soviétique en août 1983²⁹. Ainsi, à l'égard des aéronefs civils, l'État ne doit pas mettre en danger la vie des personnes se trouvant à bord. Ces règles ont pour but de concilier la souveraineté territoriale de l'État et les considérations élémentaires d'humanité qui s'imposent à tous, mais deviennent inadaptées devant l'hyper terrorisme.

La position française devant le choix cornélien d'abattre un avion civil a été clarifiée depuis les attentats du 11 septembre 2001 : « la France est membre de l'ONU, la Charte de l'ONU prévoit, dans l'article 51, l'usage de la légitime défense, c'est l'appréciation qui en est faite par nos autorités »³⁰. Cette position a le mérite de clarifier la politique française, l'article 51 posant des conditions souvent absentes dans le cas d'aéronefs détournés comme le précise Loïc Gard, professeur de droit public : « le recours aux armes peut être fondé sur la notion de légitime défense

²⁷ Les spécifications de l'Annexe 17 sont détaillées dans le *Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite*, publié pour la première fois en 1971.

²⁸ adopté le 10 mai 1984 et entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1998

²⁹ P. M. Dupont et Lauric Baby, « L'aéronef, le terrorisme et le droit », *RFDAS*, vol. 220, n° 4, octobre décembre 2001, p. 391-416.

³⁰ Réponse à cette question donnée par le GCA Abrial alors commandant de la défense aérienne et des opérations aériennes dans les « Actes des ateliers du CESA », *op. cit.*

mentionnée à l'article 51 de la charte des Nations Unies. La riposte contre une attaque aérienne menée par un aéronef civil est possible. Mais il faut qu'il y ait agression par les armes et que cette dernière soit le fait d'un État. »³¹ Les hésitations de notre voisin allemand face à ce dilemme montre que cette question reste ouverte. La proportionnalité de la réponse comme la preuve de l'intention hostile restent difficiles à prouver. Certains pays d'Amérique du Sud, dans le cadre de la lutte contre le narcotrafic, n'hésitent pas à abattre des avions civils, comme le Brésil avec la «Shoot-down policy »³² soutenue par Washington jusqu'au milieu des années 90 et qui la condamne désormais³³, ou encore le Pérou, suspecté d'avoir abattu plus de trente avions civils, et connu pour une erreur ayant coûté la vie à une missionnaire et son enfant³⁴.

Le droit aérien international n'a donc pas encore été suffisamment adapté au nouveau contexte, mais des évolutions sont possibles si les états menacés désirent améliorer leur sûreté aérienne en la plaçant à un niveau international.

TROISIEME PARTIE

III VERS UNE SURETE AERIENNE EUROPEENNE COHERENTE

Pour répondre à la nécessité de faire face à la menace exposée dans la première partie et pour dépasser les limites des coopérations actuelles présentées dans la deuxième partie, une sûreté aérienne européenne globale peut voir le jour à moyen terme grâce à une évolution limitée du concept de souveraineté nationale, en confiant cette mission à une structure adaptée, permettant de couvrir tout le spectre de la prévention à l'intervention.

3.1 Une évolution du principe de souveraineté nationale...

La politique de chaque Etat européen face au terrorisme aérien se doit d'être uniforme, et l'évolution du principe de souveraineté aérienne des états, déjà entamée

³¹Grard Loïc. « Le droit et l'exercice de la souveraineté dans l'espace aérien » dans *Penser les ailes françaises* n°10, juin 2006

³²<http://www.globalexchange.org/countries/brazil/2208.html>

³³http://www.defenselink.mil/news/Mar2004/n03112004_200403112.html

³⁴<http://www.publicintegrity.org/report.aspx?aid=262>

dans le domaine de la sécurité des vols et des échanges économiques, semble inéluctable avant d'évoluer vers une sûreté aérienne globale.

3.1.1 Un objectif commun

Le moteur de toute coopération efficace se situe dans la réalité d'un objectif commun. Ainsi, les mesures de sûreté aérienne au sol proposées par la commission européenne, purement préventives et donc plus facilement acceptables, ont été adoptés dans l'espace européen, incluant des pays non membres de l'Union européenne comme la Suisse, l'Islande ou la Norvège. Il est également imaginable d'arriver à un consensus sur les autres domaines de la sûreté aérienne, dont le plus sensible, celui de l'intervention présente des inégalités actuellement. L'hypothèse d'évolution vers un espace aérien international, étudiée par Xavier Latour³⁵, docteur en droit, ne semble pas, en revanche, accessible actuellement étant donné la grande diversité des membres de l'OACI. En mettant de côté la mesure ultime de destruction d'un appareil civil, les états européens n'ont pas de raison d'avoir des divergences d'opinion sur les mesures à prendre. Le rapprochement européen, basé sur une convergence économique, puis plus récemment politique, est avant tout possible grâce à une culture commune, et donc un traitement commun des grands problèmes actuels. Au lieu d'imaginer la perte d'une capacité de décision nationale, il faut plutôt voir la restauration d'une intégrité que le terrorisme remet en cause. Ainsi, une délégation partielle de souveraineté, par la mise en commun de moyens d'exécuter la mission mais excluant le tir de destruction et conservant dans un premier temps la chaîne de décision nationale, pourrait conduire à harmoniser la politique européenne en matière de sûreté aérienne. Cela pourrait se réaliser simplement en globalisant au niveau européen les accords bilatéraux à géométrie variable qui sont déjà en vigueur. Ainsi, un ensemble de procédures régissant les mesures actives de sûreté aérienne en Europe et la mise en commun des moyens de détection et d'intervention contribueraient à la naissance d'un espace aérien européen sécurisé. Comme le dit Loïc Grard³⁶ en parlant de l'avenir des accords bilatéraux, « Doit-on y voir le prélude à une décision de l'Union européenne prise dans le champ de la Politique étrangère et de sécurité commune (Pesc) ? Il n'y a rien d'impossible à cela. Par une logique

³⁵ Latour Xavier. « Souveraineté et sûreté aérienne : quelle perspective » *revue défense nationale* juillet 2005

³⁶ Grard Loïc. « Le droit et l'exercice de la souveraineté dans l'espace aérien » *op. cit.*

fonctionnelle de rapprochements bilatéraux à pas comptés, l'Europe de la défense aérienne se formerait donc ».

3.1.2 Une souveraineté déjà entamée dans la sécurité aérienne et l'exploitation économique des espaces aériens

Cet espace aérien unique est déjà en marche dans les domaines de la sécurité aérienne comme dans celui de l'exploitation économique des espaces aériens.

Dans le domaine de la sécurité aérienne, l'Agence européenne de sécurité aérienne AESA, créée en 2002, dispose non seulement d'une mission normative, comme l'OACI, mais aussi de tâches d'exécution qui revenaient aux états membres auparavant. Un élargissement de son domaine de compétence est d'ailleurs prévu comme expliqué en [annexe 8](#). La liste des compagnies aériennes interdites n'est désormais plus nationales mais éditée par l'UE³⁷.

Dans le domaine de l'exploitation économique des espaces aériens, les États de l'Union européenne ont partagé leur souveraineté avec leurs partenaires de l'Union européenne par l'adoption du « paquet ciel unique³⁸ » en 2004³⁹. Le découpage de l'espace aérien européen n'est donc plus défini par les frontières mais par des blocs fonctionnels. La Commission européenne n'étant pas membre de l'OACI, qui est composée uniquement d'états, une évolution des statuts de cette dernière est prévisible si l'Europe en tant que telle veut pouvoir y jouer un rôle. La politique commune en la matière, inexistante durant près de trente ans en raison des résistances souveraines des États, s'est inversée pour devenir un exemple de mutualisation des souverainetés. De même, la conclusion entre les États-Unis et certains états européens⁴⁰ d'accords « ciel ouvert » s'inscrit dans la logique de la déréglementation des vols intérieurs des deux espaces aériens nord atlantiques, en opposition complète avec la règle de cabotage figurant dans l'article 7 de la convention de Chicago⁴¹. Ces accords sont sur le point d'être globalisés au niveau européen, le commissaire aux Transports, Jacques Barrot, parlant au début

³⁷ http://ec.europa.eu/transport/air-ban/pdf/list_fr.pdf

³⁸ [SCADPlus: Cadre pour la réalisation du ciel unique européen](#)

³⁹ Mantoux. G, « Le Ciel unique européen et la réorganisation de la navigation aérienne », in L. Grand (dir.), *L'Europe des transports*, La Documentation française, 2005, p. 347

⁴⁰ Soit la Belgique, les Pays-Bas, les États scandinaves, l'Autriche l'Allemagne, le Portugal et l'Italie

⁴¹ [Cf Annexe 7](#)

mars 2007 de "progrès décisifs" pouvant entrer en vigueur en octobre 2007. Un accord du même type est entré en vigueur avec le Maroc en décembre 2006⁴². Pascal Dupont montre l'importance de l'évolution en ces termes⁴³ : « En envisageant une autorité européenne et non plus nationale, cette initiative opère une césure aussi importante entre la souveraineté et la navigation aérienne. ». Loïc Grard souligne quand à lui l'importance du rôle de l'Europe en la plaçant « au centre du débat sur la souveraineté économique des États sur l'aérien » et en ajoutant que c'est « par l'Union européenne que s'est réalisé le premier transfert massif de souveraineté aérienne des États vers une organisation internationale qui les regroupe. »⁴⁴

Le choix de l'organisation internationale du ciel unique économique européen est donc limpide, celui de la sûreté aérienne commune pose plus de difficultés.

3.2 ...dans un cadre international adapté...

En effet, que ce soit l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (Osce), l'Otan, ou l'Union européenne, aucune organisation n'est aujourd'hui parfaitement adaptée pour assumer cette délicate mission.

3.2.1 L'Osce peu crédible

L'Osce est la plus grande organisation régionale de sécurité, comprenant 56 membres⁴⁵. Elle présente l'avantage, par rapport à l'Otan, de regrouper l'ensemble des pays d'Europe. Ses principes d'égalité souveraine des états membres, du respect de l'intégrité territoriale des états, d'inviolabilité des frontières, de prise de décision par consensus sur une base contraignante sur un plan politique mais non sur un plan juridique, pourraient laisser penser à la possibilité de fournir un cadre adapté à une sûreté aérienne globale. Dans le cadre de la lutte contre le terrorisme, la prévention contre le risque d'utilisation de missiles sol-air portables contre les avions de lignes à

⁴² <http://www.mtpnet.gov.ma/Bruxelles12122006/bruxelles12122006.htm>

⁴³ Dupont Pascal « L'espace aérien entre souveraineté et liberté au seuil du XXIe siècle » dans *Penser les ailes française* n°6 de juin 2005

⁴⁴ Grard Loïc « Le droit et l'exercice de la souveraineté dans l'espace aérien » *op. cit.*

⁴⁵ <http://fr.osce.org/>

proximité des aéroports y est déjà étudié⁴⁶. Mais les principes du refus d'utiliser la menace comme celui de non emploi de la force rendent cette organisation peu crédible pour les états, et faiblement dissuasive pour les terroristes, si la mission de police du ciel européen lui était confiée.

3.2.2 L'apport de l'Otan

L'importance des moyens, procédures et structures de l'Otan, constitue aujourd'hui grâce au réseau intégré de défense aérienne, l'essentiel de la protection de l'espace aérien européen, des pays baltes à l'Espagne et du Royaume-Uni à la Turquie. Un organisme conjoint, le NEASCOG⁴⁷ (Nato Eurocontrol ATM Security Coordinating Group) assure la coordination entre l'Otan et Eurocontrol, s'attachant aux problèmes de la sûreté aérienne. Le principe de ne pouvoir intervenir contre une menace civile éloigne toute idée de voir l'Alliance assurer en titre la mission de sûreté aérienne en Europe, mais son réseau de surveillance aérienne, de commandement et ses moyens d'engagement particulièrement opérationnels ne peuvent être négligés. Les accords bilatéraux passés par la Suisse, non membre de l'Alliance, s'appuient d'ailleurs sur le Partenariat pour la paix (PPP)⁴⁸ et l'Otan.⁴⁹ Même pour des pays comme la Suisse, les procédures Otan restent une référence d'interopérabilité dans les missions de défense aérienne, bien que le cas spécifique des mesures contre un aéronef civil ne soit pas traité.

Une normalisation des procédures de mesures actives de sûreté aérienne pourrait être réalisée par le Groupe aérien européen (GAE) regroupant sept armées de l'air européennes⁵⁰ déjà impliquées par les accords bilatéraux de sûreté aérienne et qui a pour mission de garantir l'interopérabilité de ces forces aériennes.

⁴⁶ Décision 08/04 « contrôle des exportations de Manpads » <http://www.osce.org/atu/13399.html>

⁴⁷ http://www.eurocontrol.int/security/public/standard_page/NEASCOG.html

⁴⁸ Rapprochement bilatéral de l'Otan et de pays non membres. <http://www.nato.int/issues/pfp/index-fr.htm>

⁴⁹ Cf [Annexe 5](#) : « considérant la Convention du 19 juin 1995 entre les Etats parties au Traité de l'Atlantique Nord et les autres Etats participant au Partenariat pour la paix sur le statut de leurs Forces... »

⁵⁰ Soit Grande-Bretagne, France, Italie, Allemagne, Pays-Bas, Belgique et Espagne

3.2.3 Une structure de coordination européenne à renforcer

En mai 2002, l'Union de l'Europe occidentale (UEO) incitait déjà ses membres « [...] à coopérer et à coordonner étroitement leurs actions dans l'ensemble des domaines associés à la lutte antiterroriste, à savoir le renseignement, la police et la justice, la coopération financière et l'emploi de moyens militaires en poursuivant une politique globale contre cette menace. En ce qui concerne la protection des territoires, les patrouilles de surveillance et la défense des points sensibles, éventuellement avec des moyens de défense antiaérienne, relèveront encore pour longtemps du niveau national, mais devront être l'objet d'une coordination et d'une harmonisation entre Européens. »⁵¹

L'Union européenne a beaucoup progressé depuis dans le domaine de la défense collective, par la Politique européenne de sécurité et de défense (PESD). Le thème de la sûreté aérienne, relié à l'origine aux normes de sécurité des transports, est en revanche traité dans le cadre de la Commission européenne dans le premier pilier de l'UE qui présente l'avantage d'être supranational et contraignant pour les états membres.

Ainsi, les règles de sûreté aérienne préventives, affectant entre autres les mesures de sécurité applicables aux passagers, les zones de sûreté à accès réglementé, l'inspection et le filtrage du personnel, l'aménagement sécurisé du cockpit, la formation et la communication sol-air, sont dictées aux états membres. Un vaste programme de recherche financé par l'UE, nommé Safee (Security of aircraft in the future european environment) dont l'objectif répond à la nouvelle menace, vise à renforcer la sécurité à bord des avions, admettant que les filtres à l'embarquement peuvent être contournés. Ce projet va jusqu'à étudier le pilotage à distance en cas de prise des commandes par des terroristes⁵². Autre grand programme de l'UE particulièrement adapté à la menace aérienne suicide, le programme Errids (European Regional Renegade Information Dissemination System) est en cours de développement et vise à fournir aux décideurs politiques européens une vision en temps réel de tout incident en cours, afin d'aider à la prise de décision, dans les mesures actives de sûreté aérienne par exemple. Ce programme, représenté

⁵¹Recommandation n° 706 *sur les capacités militaires européennes dans le contexte de la lutte contre le terrorisme international*

⁵²<http://www.safee.reading.ac.uk/about.htm>

schématiquement en [annexe 9](#), devrait faciliter la coordination transfrontalière lors d'un détournement en mettant toutes les autorités nationales européennes impliquées ainsi que les compagnies aériennes, l'Otan, les agences de renseignements, les centres de commandement militaires et de police, dans une boucle décisionnelle adaptée et sécurisée grâce aux moyens de chiffrement fournis par l'Otan.

Le choix d'un des trois piliers de l'Union européenne pour encadrer la mission de police du ciel se révèle délicat. Le premier pilier présente l'avantage d'être contraignant pour les états, ce qui limite son périmètre aux mesures préventives, aucun état n'osant franchir le pas de laisser carte blanche à la Commission européenne pour une mission de sécurité intérieure. Le deuxième pilier (Politique étrangère et de sécurité commune) ainsi que le troisième (coopération policière et judiciaire), sont en revanche intergouvernementaux, donc non contraignants pour les états. La sûreté aérienne étant en quelque sorte une mission de police confiée à des moyens militaires, ces deux piliers sont les plus adaptés. Les limites du deuxième pilier, orienté pour des opérations extérieures à l'UE, et les pays membres affirmant que l'Otan reste l'organisation en charge de la défense des territoires nationaux contre une agression extérieure, militent en faveur du troisième pilier. Le fait que les Etats-Unis aient invoqué l'article 5 de l'Otan (légitime défense collective après une attaque militaire) après le 11 septembre, n'implique pas que les états européens puissent placer à priori leur défense des espaces aériens contre une menace civile terroriste dans un cadre de défense militaire.

Dans l'attente d'un nouveau traité constitutionnel, la sûreté aérienne européenne ne peut se construire que dans un cadre mixte, mêlant le premier pilier pour les mesures de prévention imposées par la Commission européenne, le second pour la participation de moyens militaires et le troisième, pour l'échange de renseignements et la lutte globale contre le terrorisme à l'intérieur de l'UE.

3.3 ...couvrant tout le spectre de la sûreté aérienne

Il paraît donc envisageable de progresser vers une sûreté aérienne européenne cohérente et couvrant tout le spectre de cette mission.

3.3.1 La prévention et la protection

La lutte contre le terrorisme à l'intérieur de l'UE fait l'objet d'une coopération étroite⁵³ dans le domaine de la prévention. Les mesures de protection contre les détournements, des aéroports jusqu'aux cockpits ont été prises en main par l'UE, au travers de règlements applicables dans l'espace européen⁵⁴, englobant la Suisse, la Norvège et l'Islande et par le programme européen Safee de sécurisation des aéronefs. La coopération dans les domaines de la prévention et de la protection est donc déjà très avancée.

3.3.2 La détection et la surveillance

Le réseau de l'Otan, et le Partenariat pour la paix avec les pays non membres, autorisent un échange voire un partage des données radars dans l'espace européen. La surveillance du ciel européen contre une attaque militaire et une coordination étroite entre Eurocontrol, l'Otan et les centres décisionnels nationaux permet donc de détecter la menace afin de déclencher des mesures actives.

3.3.3 L'intervention

La mutualisation des moyens de commandement paraît prématurée sans une évolution du principe de souveraineté nationale sur l'espace aérien, qui semble acquise dans certains domaines mais très éloignée dans celui de la police du ciel. Sans attendre la remise en cause de ce principe, la possibilité de laisser tout intercepteur européen poursuivre sa mission, sous le contrôle de l'état survolé, jusqu'à la mesure maximale du tir de semonce, permettrait une avancée significative. Un effort doit être fait par les états qui ne disposent pas de moyens aériens ni d'un système national de décision, l'Otan n'étant par essence pas chargée d'intervenir face à une menace civile. Une globalisation des accords transfrontaliers au niveau européen et la mise en œuvre du système Errids de coordination, facilitant la prise de décision internationale, permettent cependant d'imaginer à moyen terme une sûreté aérienne européenne cohérente. L'étape suivante consisterait à la création d'un centre européen de sûreté aérienne ou des représentants nationaux assureraient le rôle d'autorité garantissant la souveraineté nationale.

⁵³ <http://europa.eu/scadplus/leg/fr/s22008.htm>

⁵⁴ [Europe et International - Sûreté de l'aviation civile](#)

CONCLUSION

Le terrorisme aérien se jouant des frontières et la proximité des espaces aériens européens rendant très difficile une intervention nationale efficace, une réponse dépassant les frontières s'impose.

Le large réseau de défense aérienne de l'Otan étant impuissant face à une menace civile et les accords transfrontaliers actuels étant variables et limités à un niveau bilatéral, il apparaît nécessaire de faire un pas de plus dans la coopération, en faisant évoluer le principe de souveraineté nationale sur l'espace aérien. Sans attendre qu'une volonté des membres de l'UE et de leurs proches voisins soit suffisamment forte pour créer un ciel unique européen en matière de sûreté, la coopération peut être renforcée grâce à la prise en compte globale de cette mission par l'UE. Ainsi, à part la destruction d'un aéronef civil qui ne peut rester qu'une décision de l'Etat survolé, la prévention, la protection des aéroports et aéronefs, la surveillance des espaces aériens et la participation aux mesures actives d'intercepteurs étrangers sous contrôle national, peuvent être élevés à un niveau européen.

L'Europe des nations restant plus forte que l'Europe fédérale dans les domaines de la sécurité et de la défense, les avancées ne pourront se faire dans un premier temps que par l'exemple donné par un groupe de pays plus volontaires que les autres. La France, dotée d'une défense aérienne de son territoire très complète et déjà très avancée au travers de ses accords transfrontaliers, se doit de rester moteur dans ce domaine.

Le fait d'utiliser des moyens étrangers dans une mission de souveraineté nationale ne constitue en fait qu'un effort de confiance qui est à la portée des états européens agissant déjà de concert dans le domaine de la sécurité, à l'intérieur comme à l'extérieur des frontières de l'Europe.

ANNEXES

- ❖ **ANNEXE 1 Détournements aériens depuis le 11 septembre 2001**

- ❖ **ANNEXE 2 Augmentation du trafic européen :Prévisions 2001 à 2009**

- ❖ **ANNEXE 3 Déclarations sur la coopération en matière de sûreté aérienne**

- ❖ **ANNEXE 4 Déploiements de l'Otan dans le cadre de « Baltic Air Policing »**

- ❖ **ANNEXE 5 Exemple de l'accord entre la Suisse et l'Italie**

- ❖ **ANNEXE 6 Extraits de la Convention de Chicago**

- ❖ **ANNEXE 7 Interdiction d'emploi des armes contre les aéronefs civils**

- ❖ **ANNEXE 8 Mission de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne**

- ❖ **ANNEXE 9 Présentation schématique du système Errids**

ANNEXE 1

Détournements aériens depuis le 11 septembre 2001⁵⁵

Les détournements d'avions, très utilisés par les groupes extrémistes à partir des années 70, sont beaucoup moins fréquents depuis les attentats du 11 septembre 2001 et la sécurisation accrue dans les aéroports qui s'en est suivie.

2002

20 février, Colombie: La guérilla des FARC détourne un avion de la compagnie colombienne Aires et le force à se poser sur une route au sud de la Colombie, avant d'emmener en otage l'un des 37 passagers.

19 juillet, Espagne: Un Airbus de la compagnie colombienne Avianca, transportant 148 passagers, effectue un atterrissage d'urgence à la base aérienne de Torrejon près de Madrid après une tentative avortée de détournement menée par un individu apparemment déséquilibré et armé d'un couteau. Une fois sur la piste de la base militaire de Torrejon, des membres d'un corps d'élite de la police sont montés à bord et ont maîtrisé l'individu, qui n'avait sur lui qu'une arme blanche.

2003

19 mars, Cuba: Six hommes utilisent des couteaux pour contraindre le pilote d'un DC-3 cubain, avec 36 Cubains et un Italien à bord, à se diriger vers les côtes américaines. Repérés par les radars, ils sont interceptés par deux chasseurs F-15 dans l'espace aérien international, et contraint de se poser en Floride.

31 mars, Grèce: Un pirate de l'air turc, présentant des problèmes psychologiques, détourne un avion entre Istanbul et Ankara après 20 minutes de vol en réclame d'aller à Berlin. La Grèce l'autorise à atterrir à Athènes pour se réapprovisionner en carburant. Les forces spéciales de la police mettent fin au détournement de l'Airbus en arrêtant à l'aube le pirate de l'air, qui était resté à bord avec deux pilotes après l'évacuation des 194 passagers.

1er avril, Cuba: Un Antonov-24 avec 31 personnes à bord est détourné à Cuba par un homme armé de grenades, et atterrit sur l'île américaine de Key West (Floride), où l'auteur du détournement est interpellé de manière pacifique. L'homme armé de grenades avait pris la veille le contrôle de l'avion, qui se rendait de Nueva Gerona, dans l'île de la Jeunesse, à La Havane, avec 46 personnes à bord. Il avait exigé de se rendre aux Etats-Unis.

2005

12 septembre, Colombie: Un handicapé et son fils qui voulaient attirer l'attention des autorités sur leur situation, ont détourné pendant plus de cinq heures un avion de ligne en Colombie avant de libérer les 25 passagers et l'équipage pris en otages. Les deux hommes, armés de grenades, demandaient à être indemnisés des dommages causés il y a dix ans lors de la perquisition de leur logement par la police. Ils avaient toutefois libéré une dizaine de femmes et d'enfants qui voyageaient dans l'avion assurant la liaison entre les villes de Florencia et Neiva, dans le sud du pays.

⁵⁵ Sources AFP du 3 octobre 2006

ANNEXE 3**Déclarations de Chefs d'états-majors d'armées de l'air sur la nécessité de coopération en matière de sûreté aérienne**

1 Général Wolsztynski, chef d'état-major de l'armée de l'air française :

Janvier 2004 :

« La mission de protection du territoire est la première mission de l'armée de l'air et doit être assurée soit contre une menace directe, soit dans le cadre du traitement de crises extérieures.

La projection sur une carte de l'Europe des trajectoires suivies par les avions au cours des attentats du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis fait apparaître que six ou sept Etats européens auraient été concernés, au moins par le vol, au cours d'une attaque équivalente. Or, les pays européens mettent chacun en oeuvre des processus décisionnels différents pour assurer leur sécurité aérienne. La France dispose du système le plus simple, il met en relation directe les contrôleurs aériens, les pilotes de combat et le Premier ministre, de façon à garantir la meilleure réactivité dans la prise de décision.

L'expérience d'Évian a aussi montré la nécessité de s'affranchir, au moins en partie, des contraintes résultant des frontières territoriales lors de l'exécution des missions de sûreté aérienne. Un accord avec l'Espagne devrait prochainement permettre à un avion français ou espagnol de poursuivre sa mission d'interception au-delà de la frontière entre les deux pays. Cette démarche, étendue à l'ensemble des pays d'Europe, puis, au-delà, vers les Etats situés de l'autre côté de la Méditerranée, confortera les mesures prises en matière de sûreté aérienne. Ces questions, qui concernent la souveraineté des Etats, n'ont jamais été traitées dans le cadre de l'OTAN. »

Audition du général Richard Wolsztynski, chef d'état-major de l'armée de l'air, sur l'Europe de la défense. COMMISSION de la DÉFENSE NATIONALE et des FORCES ARMÉES, COMPTE RENDU N° 17 Mercredi 14 janvier 2004 (Séance de 9 heures 30)

Juillet 2004,

« La mission de protection de la Nation, dans son sens le plus noble, est bien la première des missions de l'Armée de l'air. À cet égard, il faut naturellement promouvoir toutes les voies conduisant à la responsabilité collective européenne pour ce qui concerne la protection du milieu aérospatial. L'Armée de l'air participe à l'ensemble des actions de sécurité et de défense de l'espace européen et méditerranéen, où nous disposons des capacités nécessaires pour coopérer avec succès. Le savoir-faire européen en matière de surveillance et d'interception de mobiles hostiles — déjà illustré lors de la protection du sommet du G8 à Évian — s'appuie notamment sur nos structures de conduite et de commandement, inters opérables avec les systèmes alliés. Le niveau de notre coopération a été

sensiblement renforcé au lendemain des événements du 11 septembre 2001, notamment dans le domaine des procédures de sûreté aérienne.

À l'avenir, les capacités consacrées à la surveillance aérospatiale devront néanmoins privilégier davantage les échanges coopératifs. Les armées de l'air européennes devront donc s'impliquer plus fortement dans l'établissement de la sécurité d'un espace aérien désormais partagé ; qu'il s'agisse de l'espace européen ou des zones d'opérations multinationales. En conséquence, les travaux menés dans les domaines de la détection, de l'identification et du contrôle doivent s'inscrire dans une démarche commune et s'appuyer sur des concepts d'emplois partagés. »

Défense nationale et sécurité collective de juillet 2004

2 Général Abrial, chef d'état-major de l'armée de l'air :

La coopération transfrontalière














« Il s'agit de pouvoir anticiper, de se donner du temps en agissant au-delà de notre seul espace national, parce que d'abord, je le répète, le temps est notre ennemi, ensuite la troisième dimension ne connaît pas de frontière au sens physique du terme, enfin la souveraineté aérienne est une priorité de chaque État. Cette coopération transfrontalière est déjà en place de longue date pour les échanges de données. L'idée que nous avons eue est d'aller plus loin, en permettant la continuité de l'action étatique à travers les frontières. Le principe est donc que si, par exemple, un événement se développe dans l'espace aérien français, nous faisons décoller nos intercepteurs qui accompagnent l'appareil incriminé ; au moment où ils atteignent la frontière avec un autre État, il y a échange téléphonique avec les autorités gouvernementales de l'État en question qui autorisent ou non le franchissement. Si elles l'autorisent, nos appareils passent sous le contrôle de la chaîne décisionnelle gouvernementale du pays dans lequel ils entrent et restent ainsi prêts à agir jusqu'à ce que le pays en question ait eu le temps de faire décoller sa propre chasse. Ce sont des accords qui évidemment fonctionnent dans les deux sens et « à la carte », c'est-à-dire que nous déterminons ensemble le niveau des mesures que chacun est prêt à faire exécuter par un appareil étranger dans son espace aérien. En ce moment, quatre accords sont déjà en place aux niveaux intergouvernemental et technique (cf. graphique n°4). Tout est bouclé avec l'Espagne et la Suisse et des discussions se poursuivent sur les accords techniques avec la Belgique et l'Italie, qui devraient être conclues dans les prochaines semaines. Nous sommes toujours en négociation avec le Royaume-Uni, le Luxembourg et l'Allemagne

Extrait des « Actes de ateliers du CESA », par le Centre d'enseignement supérieur aérien dans *Penser les ailes françaises* n°10, juin 2006

3 Gen. Robert Foglesong, the commander of U.S. Air Forces Europe 2004

“A common information backbone is imperative for air patrols over Europe, where national borders are close to one another. If there's a renegade airplane over there that could be devious, then how do you make sure that everybody is aware of where that renegade airplane is.”

ANNEXE 4**Déploiements de l'Otan dans le cadre de la protection aérienne des états Baltes
« Baltic Air Policing »**

Date	Armée	Aéronefs
30 mars 2004	 Belgian Air Force	F-16AM
1^{er} juillet 2004	 Royal Danish Air Force	F-16
30 octobre 2004	 RAF	Panavia Tornado F3
1^{er} janvier 2005	 Royal Norwegian Air Force	F-16
30 mars 2005	 Royal Netherlands Air Force	F-16
30 juin 2005	 Luftwaffe	F-4F Phantom
12 octobre 2005	 USAFE	F-16
1^{er} janvier 2006	 Polish Air Force	MiG-29 Fulcrum
31 mars 2006	 Turkish Air Force	F-16
1 août 2006	 Spanish Air Force	Mirage F-1
1^{er} décembre 2006	 Belgian Air Force	F-16AM
1^{er} avril 2007	 French Air Force	Mirage 2000C
1^{er} août 2007	 Romanian Air Force	MiG-21MF-75 Lancer C

ANNEXE 5

Exemple de l'accord entre la Suisse et l'Italie

Extraits du document : « Coopération en matière de sûreté militaire menaces aériennes non militaires - Ac. avec l'Italie » n° 0.513.245.41

<http://www.admin.ch/ch/f/ff/2003/2250.pdf>

Accord entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République italienne relatif à la coopération en matière de sûreté aérienne contre les menaces aériennes non militaires

Conclu le 31 janvier 2006

Approuvé par l'Assemblée fédérale le 5 décembre 2005

Entré en vigueur par échange de notes le 8 février 2006

Le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République italienne, ci-après dénommés les Parties, considérant la Convention du 19 juin 1995 entre les Etats parties au Traité de l'Atlantique Nord et les autres Etats participant au Partenariat pour la paix sur le statut de leurs Forces (SOFA PPP) et le Protocole additionnel du 19 juin 1995 à la Convention entre les Etats parties au Traité de l'Atlantique Nord et les autres Etats participant au Partenariat pour la Paix sur le statut de leurs forces, ratifié par l'Italie le 23 septembre 1998, entré en vigueur le 23 octobre 1998, ratifié par la Suisse le 9 avril 2003, entré en vigueur le 9 mai 2003, soulignant l'importance stratégique de l'espace aérien pour la sécurité de chaque Etat et de ses environs, désireux de définir un cadre approprié à la coopération en matière de sûreté aérienne, sont convenus des dispositions suivantes:

Art. 1 Définitions

Dans le présent Accord, les définitions suivantes sont applicables:

1. *Zone d'intérêt mutuel*: signifie l'espace aérien situé au-dessus des territoires des Parties;
2. *Menace aérienne non militaire*: signifie un aéronef civil victime d'une prise de contrôle hostile ou un aéronef civil utilisé à des fins hostiles;
3. *Mesures générales de sûreté aérienne*: signifient l'identification par des moyens techniques et la classification;
4. *Mesures actives de sûreté aérienne* signifient:
 - a) la surveillance,
 - b) l'interrogation,
 - c) l'identification,
 - d) l'escorte,
 - e) les mesures d'intimidation conformes aux prescriptions OACI et à définir plus précisément dans une convention d'exécution,
 - f) l'intervention (la contrainte d'itinéraire de vol et d'atterrissage);
5. *Partie de séjour*: signifie la Partie dans l'espace national de laquelle interviennent les mesures d'exécution du présent Accord;
6. *Partie d'origine*: signifie la Partie à laquelle appartient l'aéronef militaire mis en oeuvre dans le cadre du présent Accord.

Art. 2 Objet

1. Le présent Accord a pour objet de fixer le cadre de la coopération entre les Parties dans le domaine de la sûreté aérienne contre les menaces aériennes non militaires. Cette coopération vise à:

- faciliter l'échange systématique de renseignements permettant d'enrichir la connaissance de chacune des Parties, notamment sur la situation aérienne générale,

– améliorer les capacités d'intervention des Parties vis-à-vis d'une menace aérienne non militaire;

2. Dans le cadre du présent Accord, chaque Partie s'efforce de:

- a) surveiller les approches aériennes de la zone d'intérêt mutuel des Parties en exécutant les mesures de sûreté aérienne définies à l'art. 1, par. 3 et 4, du présent Accord,
- b) déceler et évaluer la menace,
- c) fournir aux autorités gouvernementales et au commandement militaire de l'autre Partie les éléments de situation aérienne leur permettant de prendre les décisions qui leur incombent,
- d) prévenir une menace aérienne non militaire intervenant dans la zone d'intérêt mutuel et d'y répondre, en exécutant les mesures de sûreté aérienne définies à l'art. 1, par. 3 et 4, du présent Accord.

Art. 3 Souveraineté

La coopération prévue par le présent Accord s'effectue dans le respect réciproque de la souveraineté nationale de chacune des Parties.

Art. 4 Coopération

1. Les dispositions prises dans le cadre du présent Accord concernent:

- a) tous les moyens militaires des Parties concourant à la sûreté aérienne;
- b) toutes les mesures visant à s'opposer à l'utilisation illégale de la zone d'intérêt mutuel par une menace aérienne non militaire. Elles comprennent:
 - le transit et l'attente de tout aéronef d'une des Parties dans l'espace aérien national de l'autre Partie,
 - le déroutement et la remise en oeuvre de tout aéronef d'une des Parties sur un aéroport de l'autre Partie,
 - le ravitaillement en vol d'aéronefs des Parties dans l'espace aérien de l'une d'entre elles,
 - le contrôle des aéronefs d'une des Parties par un organisme de contrôle aérien de l'autre Partie,
 - l'embarquement de personnel ou/et d'équipages des Parties à bord d'aéronefs de l'autre partie, dès lors que leur présence est justifiée par une raison opérationnelle,
 - les mesures de sûreté aérienne définies à l'art. 1, par. 3 et 4, du présent Accord.

2. Les Parties déterminent d'un commun accord les mesures d'exécution et de mise en oeuvre de la coopération aérienne transfrontalière par la conclusion de conventions d'exécution à suivre.

Art. 5 Mise en oeuvre

1. La décision de mise en oeuvre d'un aéronef d'une des Parties dans l'espace aérien de l'autre est soumise à l'autorisation de l'autorité compétente de la Partie d'origine de l'aéronef. Une fois cette autorisation délivrée, toutes les mesures actives de sûreté aérienne définies à l'art. 1, par. 4, du présent Accord sont exécutées, sur ordre de l'autorité compétente de la Partie de séjour. L'exécution des mesures transfrontalières de sûreté aérienne nécessite une coordination entre les commandements tactiques (TACOM) et un transfert du contrôle tactique (TACON) des moyens aériens des Parties.

2. Le tir de semonce impliquant l'emploi des armes et le tir de destruction ne sont pas concernés par le présent Accord et restent exclusivement du ressort et de la compétence de chacune des Parties (en tant qu'élément de la souveraineté et de la sûreté nationale) et ne peuvent donc être envisagés qu'avec un moyen d'intervention national, au dessus du territoire national, sous chaînes de contrôle et d'engagement nationales, après authentification nationale.

3. Les moyens militaires d'une des Parties peuvent, dans le cadre du présent Accord, circuler sur le territoire de l'autre Partie en conservant leurs armes et munitions.

4. Les Parties s'engagent à réaliser régulièrement des exercices de sûreté aérienne avec passage frontalier.

Art. 6 Sûreté et sécurité des personnes et des biens

1. La sûreté des matériels, des armes, des munitions, des véhicules et des aéronefs présents dans l'espace national de la Partie de séjour dans le cadre d'une mission prévue par le présent Accord est assurée par la Partie d'origine.

2. La sécurité relève de la Partie de séjour. Les forces armées de la Partie d'origine coopèrent avec la Partie de séjour dans sa mission de sécurité.

Art. 7 Consignes de sécurité et de protection de l'environnement

Les Parties respectent les consignes de sécurité et de protection de l'environnement en vigueur, ainsi que les consignes de sécurité concernant leurs matériels, armes, munitions, véhicules et aéronefs.

Art. 8 Echange des informations

L'échange des informations de la situation aérienne générale de chacune des Parties est défini dans une convention d'exécution. Les Parties s'échangent les renseignements et informations d'ordre opérationnel susceptibles d'enrichir la connaissance de chacune.

Art. 9 Dépenses

Chaque Partie supporte ses propres dépenses résultant de la mise en oeuvre du présent Accord.

Art. 10 Statut des forces armées

Pendant l'engagement des forces armées des Parties en relation avec le présent Accord, les dispositions de la Convention du 19 juin 1995 entre les Etats parties au Traité de l'Atlantique Nord et les autres Etats participant au Partenariat pour la paix sur le statut de leurs Forces ainsi que du Protocole additionnel du 19 juin 1995 à la Convention entre les Etats parties au Traité de l'Atlantique Nord et les autres Etats participant au Partenariat pour la paix sur le statut de leurs forces sont applicables.

Art. 11 Enquête en cas d'accident ou d'incident aérien

En cas d'incident ou d'accident aérien survenant dans l'espace aérien de la partie de séjour dans lequel est impliqué un aéronef de la partie d'origine, la partie de séjour instituera une commission d'enquête dans laquelle siègeront aussi des représentants de la partie d'origine.

Art. 13 Conflit

Chaque Partie peut suspendre unilatéralement le présent Accord par notification à l'autre Partie, en cas de guerre, d'état de siège, de crise ou pour tout autre motif d'intérêt national. Les effets de la suspension peuvent être immédiats.

En foi de quoi, les représentants soussignés, dûment habilités par leurs gouvernements, ont signé le présent Accord.

Fait à Rome, le 31 janvier 2006, en deux originaux en langue italienne faisant également foi.

Pour le Conseil fédéral suisse: Bruno Max Spinner

Pour le Gouvernement de la République italienne: Leonardo Tricarico

ANNEXE 6**Extraits de la Convention relative à l'aviation civile internationale Signée à Chicago, le 7 décembre 1944****Préambule**

CONSIDÉRANT que le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale,

CONSIDÉRANT qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde,

EN CONSÉQUENCE, les Gouvernements soussignés étant convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique,

Ont conclu la présente Convention à ces fins.

PREMIÈRE PARTIE
NAVIGATION AÉRIENNE

CHAPITRE I

PRINCIPES GÉNÉRAUX ET APPLICATION DE LA CONVENTION

Article premier*Souveraineté*

Les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.

Article 2*Territoire*

Aux fins de la présente Convention, il faut entendre par territoire d'un État les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit État.

Article 3*Aéronefs civils et aéronefs d'État*

(a) La présente Convention s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'État.

(b) Les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'État.

(c) Aucun aéronef d'État d'un État contractant ne peut survoler le territoire d'un autre État ou y atterrir, sauf autorisation donnée par voie d'accord spécial ou de toute autre manière et conformément aux conditions de cette autorisation.

(d) Les États contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État.

Article 4*Usage indu de l'aviation civile*

Chaque État contractant convient de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention.

CHAPITRE II
VOL AU-DESSUS DU TERRITOIRE
DES ÉTATS CONTRACTANTS

Article 5

Droits des aéronefs n'assurant pas de service régulier

Chaque État contractant convient que tous les aéronefs des autres États contractants qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers ont le droit, à condition que soient respectés les termes de la présente Convention, de pénétrer sur son territoire, de le traverser en transit sans escale et d'y faire des escales non commerciales sans avoir à obtenir une autorisation préalable, sous réserve du droit pour l'État survolé d'exiger l'atterrissage.(...)

Article 6

Services aériens réguliers

Aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un État contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit État et conformément aux conditions de cette permission ou autorisation.

Article 7

Cabotage

Chaque État contractant a le droit de refuser aux aéronefs d'autres États contractants la permission d'embarquer sur son territoire des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point de son territoire. Chaque État contractant s'engage à ne conclure aucun arrangement qui accorde expressément un tel privilège, à titre exclusif, à un autre État ou à une entreprise de transport aérien d'un autre État, et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre État.

Article 9

Zones interdites

(a) Chaque État contractant peut, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, restreindre ou interdire uniformément le vol au-dessus de certaines zones de son territoire par les aéronefs d'autres États, pourvu qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs dudit État qui assurent des services aériens internationaux réguliers et les aéronefs des autres États contractants qui assurent des services similaires. Ces zones interdites doivent avoir une étendue et un emplacement raisonnables afin de ne pas gêner sans nécessité la navigation aérienne. La définition desdites zones interdites sur le territoire d'un État contractant et toute modification ultérieure sera communiquée dès que possible aux autres États contractants et à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

(b) Chaque État contractant se réserve également le droit, dans des circonstances exceptionnelles, en période de crise ou dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire temporairement et avec effet immédiat les vols au-dessus de tout ou partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction s'applique, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres États.

(c) Chaque État contractant peut, selon des règlements qu'il a la faculté d'édicter, exiger que tout aéronef qui pénètre dans les zones visées aux alinéas (a) et (b) ci-dessus, atterrisse dès que possible sur un aéroport désigné à l'intérieur de son territoire.

ANNEXE 7**Interdiction d'emploi des armes contre les aéronefs civils**

Amendement de la convention de Chicago :

Insérer, après l'article 3, un nouvel article 3 *bis*:
«Article 3 *bis*

a) Les États contractants reconnaissent que chaque État doit s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol et qu'en cas d'interception, la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs et la sécurité des aéronefs ne doivent pas être mises en danger. Cette disposition ne saurait être interprétée comme modifiant de quelque manière que ce soit les droits et obligations des États en vertu de la Charte des Nations Unies.

b) Les États contractants reconnaissent que chaque État, dans l'exercice de sa souveraineté, est en droit d'exiger l'atterrissage, à un aéroport désigné, d'un aéronef civil qui, sans titre, survole son territoire ou s'il y a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention; il peut aussi donner à cet aéronef toutes autres instructions pour mettre fin à ces violations. À cet effet, les États contractants peuvent recourir à tous moyens appropriés compatibles avec les règles pertinentes du droit international, y compris les dispositions pertinentes de la présente Convention, spécifiquement l'alinéa a) du présent article. Chaque État contractant convient de publier ses règlements en vigueur pour l'interception des aéronefs civils.

c) Tout aéronef civil doit respecter un ordre donné conformément à l'alinéa b) du présent article. À cette fin, chaque État contractant prend toutes les mesures nécessaires dans ses lois ou règlements nationaux pour faire obligation à tout aéronef immatriculé dans ledit État ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente dans ledit État de se conformer à cet ordre. Chaque État contractant rend toute violation de ces lois ou règlements applicables passible de sanctions sévères et soumet l'affaire à ses autorités compétentes conformément à son droit interne.

d) Chaque État contractant prendra des mesures appropriées pour interdire l'emploi délibéré de tout aéronef civil immatriculé dans ledit État ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente dans ledit État à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'alinéa a) et ne déroge pas aux alinéas b) et c) du présent article.

Source : Site internet de l'OACI http://www.icao.int/icao/fr/res/a25_1_f.pdf

ANNEXE 8

Mission de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne

L'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne est la clé de voûte de la stratégie de sécurité aérienne de l'Union européenne. Sa mission est de promouvoir le plus haut niveau possible de sécurité et de protection environnementale de l'aviation civile.

Une stratégie commune

L'avion est devenu le moyen de transport le plus sûr. Néanmoins, la croissance du trafic aérien impose une initiative commune au niveau européen pour maintenir ce haut niveau de sécurité. Alors que les autorités nationales continuent à assurer une large part des tâches opérationnelles –telles que la délivrance des certificats individuels de navigabilité des aéronefs ou les licences de pilotes – l'Agence développe les règles communes en matière de sécurité et de protection environnementale au niveau européen. Elle surveille l'application uniforme des normes au moyen d'inspections dans les Etats Membres de l'Union. Elle procure l'expertise technique, ainsi que les formations nécessaires. Elle participe aux efforts de recherche.

Vers un marché unique de l'aviation

L'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne a repris des Etats Membres la responsabilité de la certification de type, c'est-à-dire la certification des modèles génériques d'aéronefs, de moteurs ou d'équipements qui sont agréés pour une exploitation dans toute l'Union européenne. L'industrie aéronautique bénéficie ainsi de spécifications communes, de services rentables et d'un guichet unique.

Domaines d'activités

Les activités principales de l'Agence couvrent aujourd'hui les domaines suivants:

- Réglementation: élaboration de la législation en matière de sécurité et conseils techniques à la Commission européenne et aux Etats Membres;
- Inspections, programmes de formation et de normalisation ('standardisation') pour assurer une application uniforme de la législation européenne de la sécurité aérienne dans tous les Etats Membres;
- Certification de type pour la navigabilité et la compatibilité environnementale des aéronefs, moteurs et équipements;
- Approbation et supervision des organismes de conception ainsi que des organismes de production et de maintenance situés dans les pays tiers;
- Collecte de données, analyse et recherche pour l'amélioration de la sécurité aérienne.

Responsabilités futures

La Commission européenne a récemment proposé d'étendre le champ de compétences de l'Agence à de nouveaux domaines importants de la sécurité aérienne :

- Règles et procédures régissant l'exploitation aérienne;
- Réglementation des licences pour les personnels navigants;
- Certification des exploitants des pays tiers.

L'Agence compte assumer ces nouvelles responsabilités en 2008. A plus longue échéance, il est probable qu'elle jouera également un rôle prépondérant dans la réglementation de la sécurité de l'exploitation aéroportuaire et des systèmes de gestion du contrôle aérien.

Indépendante et responsable

L'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne est opérationnelle depuis 2003 sur base du règlement 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil. C'est une entité juridique européenne indépendante soumise au droit européen et qui est responsable devant les Etats Membres et les Institutions européennes. Le Conseil d'administration composé de représentants des Etats Membres et de la Commission européenne adopte le budget et le programme de travail de l'Agence. L'industrie aéronautique est activement impliquée dans le travail de l'Agence de par sa représentation dans un certain nombre de comités consultatifs. Une chambre de recours indépendante a également été créée.

Une croissance soutenue

Basée à Cologne en Allemagne, l'Agence emploie déjà près de 300 collaborateurs issus de tous les Etats Membres. Dans les prochaines années, la poursuite du recrutement d'experts et d'administrateurs hautement qualifiés consolidera sa position de centre d'excellence en matière de sécurité aérienne en Europe.

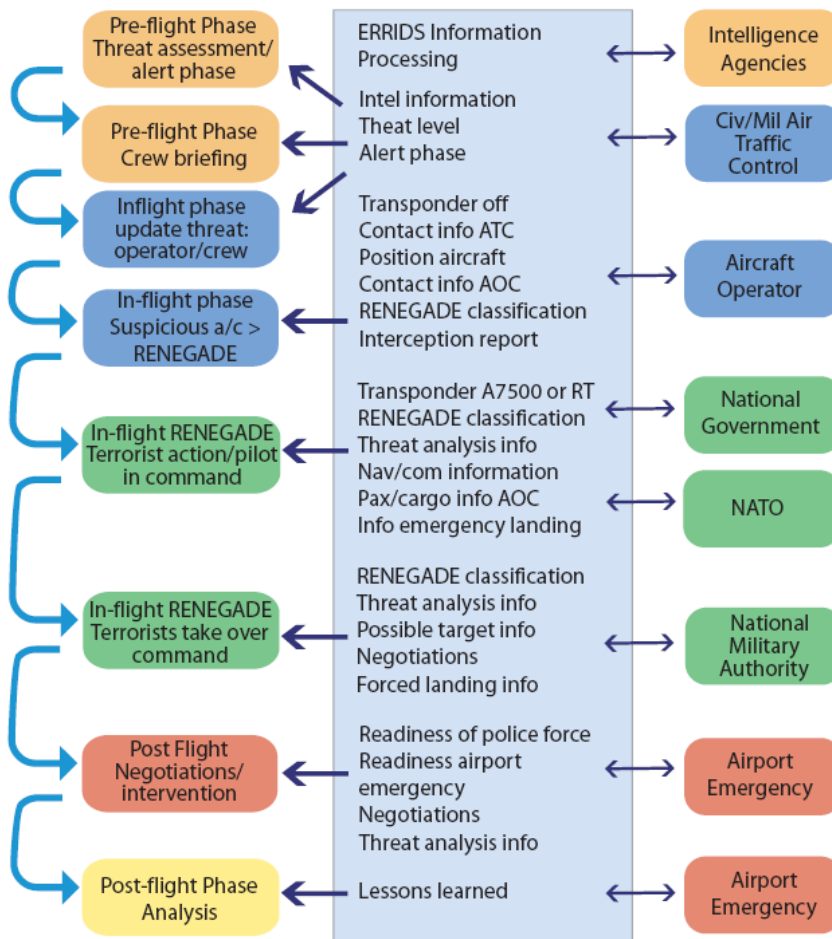
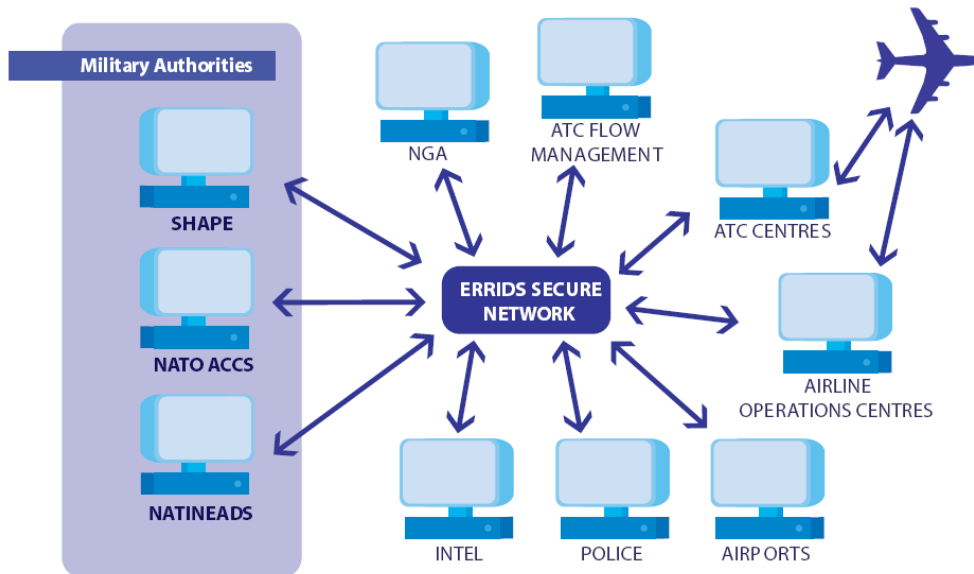
Coopération internationale

L'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne travaille en étroite collaboration avec ses homologues à travers le monde tels l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), l'administration fédérale de l'aviation (FAA) aux Etats-Unis et les autorités aéronautiques du Canada, du Brésil, d'Israël, de la Chine et de la Russie. Des accords de travail entre l'Agence et ces organismes visent, au niveau mondial, à harmoniser les normes et trouver des solutions optimales dans le domaine de la sécurité aérienne.

Source : <http://www.easa.eu.int/level1/frlangverstempl.php>

ANNEXE 9

Présentation schématique du système Errids⁵⁷



⁵⁷ http://www.eurocontrol.int/security/public/standard_page/ERRIDS.html

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

- Grard Loïc *Le droit de l'aviation civile après le 11 septembre 2001. Quelles mesures face à « l'hyperterrorisme ?*, Études à la mémoire de C. Lapoyade-Deschamps, Presses universitaires de Bordeaux, 2003.
- Carrière Gilbert, *Le transport en France*, Presses universitaires de France, Que Sais-Je ?, n° 3248, août 1997,
- Damien Marie-Madeleine, *La politique européenne des transports*, Presses universitaires de France, Que Sais-Je ? n° 3498, novembre 1999,
- Ki-Gab Park, *La protection de la souveraineté aérienne*, Publication de la revue générale de droit international public, Nouvelle Série, n° 44, éditions Pédone, mars 1991
- Mantoux G., « Le Ciel unique européen et la réorganisation de la navigation aérienne », in L. Grard (dir.), *L'Europe des transports*, La Documentation française, 2005,
- Mateesco Matte Nicolas, *De la mer territoriale à l'air territorial*, éditions Pédone, octobre 1965

Périodiques en français

- Baby L., « Interception d'un aéronef civil par un moyen militaire : conséquences en matière de responsabilité », *Revue française de droit aérien et spatial (RFDAS)*, 3/2001
- Dupont P. et Baby Lauric, « L'aéronef, le terrorisme et le droit », *RFDAS*, vol. 220
- Dupont P., « L'espace aérien entre souveraineté et liberté au seuil du XXI^e siècle », *RFDAS*, n° 1/2004,
- Dupont P., « L'aéronef militaire et le droit international : le cadre juridique des opérations depuis la fin de la guerre froide », *RFDAS*, 3/2004
- Grard Loïc « L'Union européenne et le droit international de l'aviation civile », *Annuaire français de droit international (AFDI)*, 2003
- Houziot A. « Autonomie souveraine ou sujétion atlantique 1944-1966 » *Penser les ailes françaises* n°9 février 2006
- Kyriakopoulos, G. « Statut des espaces maritimes et régime juridique de la navigation aérienne », *Revue générale de droit international public (RGDIP)* 2/2001
- « Actes de ateliers du CESA », par le Centre d'enseignement supérieur aérien dans *Penser les ailes françaises* n°10, juin 2006
- Observatoire de l'aviation civile 2005-2006 Tome 1 de la DSNA (Direction des services de la navigation aérienne de la DGAC)

Périodiques en anglais

- James R. Smith, *Air & Space Power Journal*, automne 2004

Références Internet

1. <http://www.icas.org> International council of aerospace sciences
2. <http://www.icao.int/atb/sfbranch/> OACI
3. <http://www.nato.int/bienvenu/home.htm> Otan
4. <http://www.europe-international.equipement.gouv.fr/> Ministère des transports
5. <http://www.admin.ch/ch/f/ff/2007/843.pdf> Accord non ratifié avec l'Allemagne
6. <http://www.admin.ch/ch/f/ff/2004/6453.pdf> Accord avec la France
7. [Transport - Air Transport](#) Site de l'UE sur le transport aérien
8. <http://www.admin.ch/ch> La mission de police du ciel en Suisse : Ordonnance sur la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace aérien
9. « [Regional Airspace Initiatives in Europe](#) » RAI
10. http://www.skyguide.ch/fr/AboutSkyguide/Airspace_skyguide/ Skyguide
11. http://en.wikipedia.org/wiki/Baltic_Air_Policing Mission de l'Otan/Baltes

Entretiens réalisés

- 1- Col Jernez, Représentation militaire française auprès de l'Otan le 22 novembre 2006 à Bruxelles.
- 2- Col Heckel, Etat-major de l'Union européenne, le 23 novembre 2006 à Bruxelles.
- 3- Lcl Girard, chef du premier détachement air français en Lituanie, le 7 mars 2007, à Cambrai.
- 4- Cdt Derangère, Etat-major opérationnel Air, section accords internationaux, le 16 février 2007 à Paris.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	1
I UNE MENACE REQUERANT UNE REPOSE EUROPEENNE.....	2
1.1 QUELLE MENACE SUR L'EUROPE ?	3
<i>1.1.1 L'Europe, cible du terrorisme.....</i>	<i>3</i>
<i>1.1.2 Des incidents aériens révélateurs.....</i>	<i>5</i>
1.2 LA NECESSITE D'UNE REPOSE DEPASSANT LES FRONTIERES	7
<i>1.2.1 Densité du trafic et proximité des espaces aériens</i>	<i>7</i>
<i>1.2.2 Apports d'une coopération européenne dans chaque étape de la sûreté aérienne.....</i>	<i>10</i>
II DES COOPERATIONS LIMITEES.....	12
2.1 DES MOYENS NATIONAUX DISPARATES	13
<i>2.1.1 La délégation de souveraineté</i>	<i>13</i>
<i>2.1.2 L'intégration des moyens nationaux au réseau Otan.....</i>	<i>14</i>
<i>2.1.3 L'indépendance nationale</i>	<i>14</i>
2.2 DES COOPERATIONS INADAPTEES A LA MENACE, TEMPORAIRES OU SEULEMENT BILATERALES.....	15
<i>2.2.2 L'impulsion du sommet du G8 d'Evian</i>	<i>17</i>
<i>2.2.3 Les accords bilatéraux européens</i>	<i>18</i>
2.3 LES LIMITES IMPOSEES PAR LE PRINCIPE DE SOUVERAINETE NATIONALE	20
<i>2.3.1 Une fonction régaliennne... ..</i>	<i>20</i>
<i>2.3.2...encadrée par un droit international inadapté.....</i>	<i>21</i>
III VERS UNE SURETE AERIENNE EUROPEENNE COHERENTE.....	23
3.1 UNE EVOLUTION DU PRINCIPE DE SOUVERAINETE NATIONALE... ..	23
<i>3.1.1 Un objectif commun</i>	<i>24</i>
<i>3.1.2 Une souveraineté déjà entamée dans la sécurité aérienne et l'exploitation économique des espaces aériens</i>	<i>25</i>
3.2 ... DANS UN CADRE INTERNATIONAL ADAPTE... ..	26
<i>3.2.1 L'Osce peu crédible.....</i>	<i>26</i>
<i>3.2.2 L'apport de l'Otan.....</i>	<i>27</i>
<i>3.2.3 Une structure de coordination européenne à renforcer</i>	<i>28</i>
3.3 ... COUVRANT TOUT LE SPECTRE DE LA SURETE AERIENNE	29
<i>3.3.1 La prévention et la protection</i>	<i>30</i>
<i>3.3.2 La détection et la surveillance</i>	<i>30</i>
<i>3.3.3 L'intervention.....</i>	<i>30</i>
CONCLUSION	31
ANNEXES.....	32
ANNEXE 1	33
ANNEXE 2	34
ANNEXE 3	35
ANNEXE 4	37
ANNEXE 5	38
ANNEXE 7	43
ANNEXE 8	44
ANNEXE 9	46
BIBLIOGRAPHIE.....	47