

Paris, le 22 janvier 2021

Madame la Présidente,
Messieurs les vice-présidents,
Mesdames et Messieurs les Parlementaires,
Mesdames et Messieurs les coordinateurs des Groupes Politiques,

La Commission des Transports a décidé de procéder à l'audition de M. Patrick Ky ce lundi 25 janvier 2021 à propos de la re-certification du Boeing 737 Max. Nous vous remercions de cette décision.

L'EASA a interdit de vol dans l'espace européen le Boeing 737 Max le 12 mars 2019, suite au crash du vol ET-302 deux jours auparavant. Ce même avion avait déjà fait l'objet d'un crash le 28 octobre 2018. Survenus à moins de 4 mois d'intervalle, ces deux crashes ont causé la mort de 346 personnes, parmi lesquelles on dénombre 50 citoyens européens.

Ces deux crashes constituent une faille sans précédent de la sécurité aérienne au niveau mondial.

Si nous sommes une association de victimes regroupant des dizaines de familles endeuillées par le crash du vol ET-302, c'est d'abord en tant que citoyens européens que nous nous adressons à vous.

Nous voulons croire à l'Europe qui protège ses citoyens.

Or, à nos yeux, **la re-certification par l'EASA du Boeing 737 Max est prématurée, inopportune et même dangereuse** comme nous avons pu le démontrer dans la note technique adressée à l'EASA. Vous trouverez cette note en annexe de notre lettre.

Aussi, nous vous saurions gré de bien vouloir relayer nos interrogations à M. Patrick Ky.

TRANSPARENCE DE L'EASA

1. Comment l'EASA peut-elle justifier du sérieux et de l'utilité de la consultation publique ouverte sur son site internet fin novembre 2020, si la décision était déjà prise dès le 29 octobre 2020 comme le suggère la présentation qui vous a été faite par M. Patrick Ky devant votre Commission ?
2. Quand l'EASA fera-t-elle part de sa réponse aux considérations techniques portées à sa connaissance lors de cette consultation, notamment la note technique que notre association a rédigée avec le concours d'ingénieurs aéronautiques ?
3. Pourquoi M. Patrick Ky n'a-t-il pas tenu son engagement auprès des familles de victimes, pris le 16 septembre 2020 lors d'une visioconférence, de tenir une réunion d'information préalable à toute annonce sur la re-certification, à l'image de ce qui a été fait par son homologue américain ?
4. Le règlement 996/2010 prévoit, à l'initiative du Parlement Européen, que les Etats et les compagnies aériennes doivent mettre en place des dispositifs de soutien et d'information à destination des victimes d'accidents aériens. M. Patrick Ky peut-il s'engager à ce que l'EASA initie une réforme de transparence afin d'améliorer sensiblement ses relations avec les victimes d'accidents

aériens et assurer pour tous une meilleure information sur son fonctionnement et ses travaux ?

PERFORMANCE DE L'EASA

Le 8 janvier 2021, il a été annoncé un accord financier de 2,5 milliards de dollars entre Boeing et l'Etat Américain pour mettre un terme à une procédure criminelle ouverte contre le constructeur. Cet accord prend acte de la conduite frauduleuse et trompeuse des employés de Boeing vis-à-vis du régulateur américain (FAA). Le ministère fédéral de la Justice a déclaré notamment que Boeing avait « choisi le profit plutôt que la franchise » (source: <https://www.bbc.com/afrique/monde-55586987>).

Le rapport d'enquête du Sénat américain qui avait mis en lumière ces comportements frauduleux a débouché également sur un projet de loi visant à réformer le fonctionnement de la FAA (*documents en pièces jointes de cette lettre*).

1. M. Patrick Ky estime-t-il que les comportements frauduleux de Boeing auraient pu être empêchés par le fonctionnement actuel de l'EASA ? Comment M. Patrick Ky peut-il être certain de la loyauté et même de l'honnêteté de Boeing avec qui l'EASA a étroitement collaboré pour la re-certification ? Au regard de l'accord de reconnaissance de culpabilité de Boeing vis à vis de l'Etat américain signé le 8 janvier 2021, l'EASA a-t-elle procédé à une analyse juridique afin de voir si elle avait été victime, comme la FAA, de comportements de Boeing susceptibles d'être qualifiés pénalement ?
2. M. Patrick Ky a-t-il eu connaissance du rapport d'enquête du Sénat américain sur les crashes du Boeing 737 Max et du projet de réforme de la FAA ? Dans la positive, estime-t-il que l'EASA inclut déjà dans son fonctionnement les nouvelles dispositions et garanties prévues par le législateur américain ? Dans la négative, ne pense-t-il pas que la réforme envisagée de la FAA pourrait être utilement prise en considération pour une éventuelle amélioration du fonctionnement de l'EASA ?
3. Ces deux crashes ont révélé une faiblesse de notre système de régulation basé sur la confiance. Si la première autorité de certification est défailante, il n'y a absolument aucun garde-fou. Que prévoit M. Patrick Ky pour corriger cette vulnérabilité qui a conduit à la mort de 346 personnes ?

INDEPENDANCE DE L'EASA

1. Quelles garanties précises et concrètes l'EASA peut-elle présenter sur son indépendance vis-à-vis de la FAA ou de Boeing tout au long de sa mission de re-certification ?
Au regard des limitations que la pandémie impose au transport aérien, l'EASA a-t-elle identifié une urgence particulière à remettre en vol cet avion ?
Pourquoi était-il urgent de faire une annonce à la presse spécialisée avant même d'en informer le Parlement (*AFP et Reuters 19 janvier 2021*)
L'EASA est-elle l'objet de demandes pressantes ou même de pressions de la part de Boeing, de compagnies aériennes, voire d'autorités ?
2. Comment Monsieur Ky peut-il assurer aux citoyens européens que sa décision de re-certification est exempte de toute pression économique alors même que les enjeux commerciaux et financiers pour Boeing se comptent par milliards. L'EASA est-elle informée des conditions commerciales faites par Boeing aux compagnies aériennes qui feraient voler à nouveau très rapidement des Boeing

737 Max ? (www.challenges.fr/entreprise/aeronautique/ryanair-profite-des-soldes-sur-le-boeing-737-max_740409)

QUALITÉ ET CONTRÔLE DE LA RE-CERTIFICATION

1. Boeing a introduit le système MCAS après avoir conclu que le 737 MAX n'était pas certifiable sans. Boeing a même étendu sa puissance au cours du développement pour assurer la conformité. Maintenant, l'EASA minimise le besoin du MCAS et affirme que le 737 MAX a des caractéristiques sûres même sans MCAS fonctionnel. Considérez-vous que Boeing a commis une erreur en introduisant ce système mortel et inutilement surdimensionné sur le 737 Max?
2. De quelle manière les organisations de pilotes européennes ont-elles été associées aux travaux de l'EASA ? Comment l'EASA a-t-elle validé les nouvelles procédures de formation des pilotes et comment peut-elle s'assurer qu'elles seront bien respectées ?
3. M. Patrick Ky a-t-il connaissance des compagnies aériennes desservant l'Europe qui vont faire voler le Boeing 737 Max ? A quelle échéance ? Un dispositif spécifique de remontées d'incidents par les compagnies à destination de l'EASA va-t-il être mis en place, même à titre transitoire ?
4. M. Patrick Ky peut-il confirmer que l'EASA, et lui-même, bénéficient d'une immunité qui fait qu'en cas d'un nouveau crash, il serait impossible de rechercher une quelconque responsabilité de l'Agence et de ses membres au regard de la re-certification ?

DROIT DE RETRAIT

Nous attendons de la Commission de transports qu'elle initie un débat sur l'amélioration de l'information aux voyageurs européens afin qu'ils soient assurés de connaître la marque et le type de l'appareil qu'ils emprunteront pour leur vol. Aux États-Unis, le législateur américain a donné un droit de retrait à tout passager qui ne souhaiterait voler sur un Boeing 737 Max. Dans le cadre d'une réforme des règles européennes relatives aux droits des passagers aériens, serait-il possible de garantir le même droit de retrait ?

En conclusion, Mesdames et Messieurs les Parlementaires,

Nous attendons de vous que vous puissiez relayer nos interrogations de citoyens européens.

Nous attendons de vous que vous puissiez garantir par votre fonction de contrôle de l'EASA que la re-certification envisagée présente avec certitude toutes les garanties de sécurité.

Nous attendons de vous que cette décision exceptionnelle traduise pleinement **la transparence, la performance et l'indépendance** que l'on doit attendre d'une agence européenne spécialisée.

Nous vous remercions du suivi que vous voudrez bien donner à nos requêtes.