

RAPPORT DU PRÉSIDENT
à l'attention de l'Assemblée Générale ASEA
du 22 avril 2011

Chers membres de notre association, chers invités

L'aviation suisse a célébré l'année dernière ses 100 ans. Une étape importante dans l'histoire de la navigation aérienne suisse. Cet anniversaire a aussi marqué l'énorme changement subi dans l'aviation au cours des 100 dernières années. Voler dans les airs est aujourd'hui devenu une évidence. Nous avons peu à peu atteint un niveau de sécurité très élevé qu'il convient de garder et même encore d'améliorer si nécessaire. La sécurité ne peut être améliorée que si nous la plaçons au quotidien, au centre de nos préoccupations. Cela en prenant les devants et en faisant de la sécurité notre devise !

Contexte économique

L'aviation s'est développée de différente manière en 2010. Alors que la plupart des compagnies aériennes et charters ont enregistré des taux de croissance importants, voir pour certaines des taux records, l'Aviation Générale et l'Aviation d'Affaires ne récupèrent que lentement suite à l'effet de la crise financière et économique mondiale.

En tant qu'entreprises suisses, nous subissons en plus l'impact du Franc fort. Ceux qui travaillent pour des sociétés étrangères ressentent le faible taux de l'euro et du dollar américain et les clients de la Suisse essaient de plus en plus de faire faire surtout leurs gros travaux dans la zone euro.

Nous devons donc améliorer notre potentiel compétitif par des rationalisations. Ce qui est cependant plus simple à dire qu'à faire. L'environnement réglementaire actuel ne nous laisse là qu'une marge de manœuvre très limitée. La coopération avec d'autres entreprises de maintenance et la focalisation sur les travaux de précision représentent toujours encore le plus grand potentiel.

Environnement politique et réglementaire

A Bruxelles et Cologne on semble ne pas être au courant de la crise. On essaye toujours encore, avec un excès de zèle démesuré de réglementer tout ce qui peut l'être d'une manière ou d'une autre. Et cela malgré des interventions de l'industrie et de certaines autorités. Dans l'environnement réglementaire actuel, devenant de plus en plus complexe, il serait beaucoup plus urgent de commencer par harmoniser les différents ensembles de réglementations et les rendre compréhensibles à nouveau, car il faut aujourd'hui être juriste ou spécialiste en réglementations pour les comprendre.

En Suisse, avec la révision partielle I de la loi sur la navigation aérienne, différentes réglementations ont pu être adaptées aux besoins actuels. Lors de la transposition et l'adaptation des différentes réglementations, l'Association exige de l'OFAC, qu'aucune condition nationale ne soit rajoutée, source pour les entreprises suisses de dépenses supplémentaires et n'ayant pas à être observées par nos concurrents étrangers.

Avec le nouvel article 103b, la Fédération doit encourager et soutenir la formation dans les différentes branches de l'aviation. L'Association va s'investir à ce sujet, pour que la Fédération soutienne aussi financièrement la formation du personnel de maintenance. C'est une fois de plus l'occasion de rappeler que la formation de techniciens B1 ou B2 coûte substantiellement moins cher que la formation de pilote de ligne.

Suite au Forum AG/OFAC du 2 décembre 2009, différents groupes de travail se sont penchés sur les thématiques définies au cours de l'année 2010. Notre directeur, Samuel Wenger, était dans le groupe « Réglementations et International » et notre président dans celui traitant des « Audits et Inspections ». Les résultats et les actions à venir ont été présentés à Berne lors du Forum AG/OFAC du 05.11.10. Je tiens ici à remercier le directeur de l'OFAC Mr Müller ainsi que ses collaboratrices et collaborateurs pour leur coopération constructive et leur disposition à travailler à nouveau plus avec l'industrie. Je pense que ces Workshops sont une bonne base pour le travail futur ; il s'agit maintenant de rapidement transposer ensemble ces nombreux projets dans la pratique.

Activité du Comité

L'année dernière, le comité se composait des personnes suivantes:

Markus Kälin	Président ; Constructeurs, Pilatus AG
Walter Gubler	Président d'honneur
Franz Meier	Vice-président ; Formation, SVFB
Felix Kiser	Finances ; Aéro-Club
Claudio Lasagni	PME ; Aviation Générale, Air Service Bâle
René Lauber	Hélicoptères, Air Zermatt
Jean-Marc Lenz	Gros avions, SR Technics
Rainer Lindau	Avions régionaux, Lufthansa Technics Switzerland
Peter Wojahn	Transport aérien, Swiss International Air Lines

Au cours de l'année, nous avons pu gagner la collaboration des personnalités suivantes dans le comité :

Christoph Späth	Aviations d'affaires, Jet Aviation
Stephan Freudiger	Aviation légère, IFB

Les secrétariats étaient occupés par les personnes suivantes:

Samuel Wenger	Directeur et secrétaire de l'association (50%) 01.01. – 30.11.10
Franz Meier	Directeur et secrétaire de l'association (50%) 01. – 31.12.10
Isabelle Bruchlen	Gérante de la formation (100%)

Lors de quatre séances régulières et deux partielles, le comité a traité la conclusion du projet Web Based Training, le suivi et les prises de position sur des projets de législation EASA et nationaux, la réglementation ainsi que les finances. Grâce à la préparation sérieuse et détaillée des différents thèmes, le comité a pu se limiter à la consultation et aux décisions. Une fois de plus, un grand effort a été fourni par Samuel Wenger, qui avec la collaboration de Franz Meier et Isabelle Bruchlen s'est surtout chargé du développement et parachèvement du projet WBT.

Secrétariat

En plus de l'administration de l'association et du secrétariat du comité, le directeur s'est occupé de thèmes concernant la formation / Web Based Training et a aussi rédigé différentes prises de position sur différentes réglementations et sur les autorités de surveillance. Un petit manuel listant les tâches principales a également été rédigé en vue du changement de directeur.

Quelques thèmes traités par le directeur:

- **Licences S:** Le groupe responsable du projet a développé un concept, selon lequel les licences S (conformément au droit national) doivent certes être maintenues, mais la formation et les examens doivent se baser autant se faire se peut sur les modules (Part-66) existants. En outre, les dépenses administratives doivent être fortement simplifiées, cela par exemple en n'éditant plus les licences pour des catégories spécifiques d'appareils, mais au moyen d'une approbation pour remise en service de base (par exemple au moyen du Form 1). Quels appareils peuvent concrètement être remis en service est de toute façon de la responsabilité des différentes entreprises, entre autres en raison des équipements nécessaires. L'OFAC a accepté de participer au groupe de travail créé pour l'élaboration de ce concept. Si une solution raisonnable et simplifiée est trouvée avec les représentants de l'autorité, il devra aussi être fait en sorte, à travers les différents canaux disponibles, d'en inspirer l'EASA.
- **EASA:** Le flux récent de réglementations a certes principalement concerné les intérêts des opérateurs, mais les règlements concernant la technique n'ont pas été oubliés. Les nouveautés relevant de l'intérêt de l'association ont fait l'objet de résumés pour le comité, qui ont en général aussi été publiés sur la page Internet.
 - Il devient de plus en plus clair que l'influence des **intérêts suisses** dans les réglementations (techniques) de l'EASA devrait être renforcée et pour cela avoir lieu avant les publications de consultations NPA/CRD. Nous cherchons dans ce but des contacts avec des organisations étrangères ou européennes ayant des buts semblables et un siège dans une instance de l'EASA. De premières étapes ont été franchies dans ce sens, d'une part, par un échange d'informations avec la BBAL, Association fédérale (allemande) des entreprises de navigation aérienne générales et d'autre part par notre adhésion à l'EAMTC. Dans ce domaine, la collaboration avec l'OFAC, contrairement aux années passées, nous laisse espérer un retour à la coopération autrefois évidente.
- **EAMTC:** L'activité principale de l'ASEA reste toujours encore l'organisation de la formation de base de personnel de maintenance. Dans ce domaine, le „European Aviation Maintenance Training Committee“ s'est bien positionné au cours de ces dernières années par rapport à l'EASA. Notre adhésion à cette organisation nous permet non seulement de nous rapprocher de l'EASA, mais aussi d'améliorer le contact avec les organismes de formations de toute l'Europe. Cela peut entre autres aussi profiter à la commercialisation et au développement ultérieur du WBT.
- **Licences M FSVV:** Avec le soutien de notre association, 60 membres de l'association de planeurs ont été formés pour l'acquisition d'une licence M de planeurs. Bien que l'OFAC ait exigé cela en vue de la licence L EASA, qui entretemps a été abandonnée, cela reste un exemple de bonne coopération, dans ce cas essentiellement avec l'Aéro-Club.

- Suite au **Forum d'Egerkingen, une boîte mail** séparée a été mise en place il y a environ un an sur la page Internet de l'ASEA destinée aux feedbacks sur les expériences avec les réglementations et les organismes de surveillance. Ces feedbacks sont lus par des personnes de confiance de différents secteurs de l'aviation et traités si besoin- si souhaité de manière anonyme.
- **GASCO:** Le General Aviation Steering Committee est dirigé durant une année par l'ASEA selon un système de roulement. En six réunions, des points de désaccord de l'Aviation Générale sont définis avec l'OFAC et l'EASA et des mesures seront élaborées pour limiter les dommages.
- **SOC,** Safety Overview Committee („plate-forme de discussion industrie-OFAC sur les questions de sécurité"). Cette année encore, le sujet principal a été l'introduction hâtive par l'OFAC des Safety Management Systems. Alors que dans les pays voisins (EASA), il n'est manifestement pas encore clair si les SMS doivent être mis en œuvre dans les entreprises aérotechniques ne travaillant pas sur les gros avions, l'OFAC a l'intention d'appliquer le plan d'introduction annoncé.
- **COSAR:** Ce groupe du DETEC analyse en première ligne les recommandations de sécurité du BEAA et recommande aux chefs de départements les éventuelles mesures à prendre. Suivant les rapports d'incidents/d'accidents, les thèmes abordés concernent essentiellement les opérateurs, aéroports et le trafic aérien. Les différents accidents sont respectivement présentés dans d'autres contextes, comme par exemple le coût total engendré lors d'accidents avec des assistants hélicoptères. Thème sur lequel un exposé très instructif vous sera présenté ensuite.
- Depuis l'année dernière, le secrétariat de formation est implanté dans les locaux de Lufthansa Technik Switzerland, pour la **comptabilité** on a cependant encore utilisé le serveur de Swiss Int'l Air Lines. Depuis le 01.01.11, nous avons un **Software** indépendant. A l'occasion de ce changement, le plan comptable a été renouvelé et la comptabilité de l'association et celle de l'école sont dorénavant rassemblées.
- **WBT:** La production du WBT pour la formation Part-66 est achevée et le contrat de production terminé. Nous avons convenu avec l'entreprise **Link and Learn** qu'une coopération stable et durable était souhaitable et que les modalités devaient être précisées dans un contrat. De cette façon, l'ASEA participe aussi aux recettes des ventes internationales. Les deux parties sont d'accord et la conclusion du contrat est proche.
- **TVA:** Ce problème a été réglé avec succès et les différentes procédures mises en place entre-temps.
- **Membres particuliers:** Afin de faciliter l'accès au réseau de l'ASEA pour les entreprises composées d'une personne, le comité a décidé de fixer à 250.- CHF la cotisation annuelle pour de tels membres.

Résumé et perspectives

Nous avons une fois de plus une année très exigeante derrière nous. L'introduction du SMS, qui doit être achevée fin 2011 a déjà exigé de certaines entreprises encore plus de travail et en exigera encore cette année. Le marché et la situation monétaire pourraient aussi devenir un grand défi pour l'année à venir. D'autre part, on peut s'attendre à une certaine amélioration du marché, qui nous apportera des travaux intéressants et une charge de travail plus importante. Une grande importance doit encore être donnée à la formation et au perfectionnement

de nos collaborateurs. L'ASEA continuera à œuvrer pour de bonnes conditions générales dans les limites de ses possibilités.

Pour finir, je souhaite vous remercier de votre confiance. Mes remerciements vont aussi à notre nouveau directeur, Franz Meier, et mes collègues du comité pour leur coopération fructueuse au cours de l'année dernière. Je tiens aussi à remercier particulièrement Isabelle Bruchlen qui est toujours « au front » et donne le meilleur d'elle-même pour répondre au mieux à vos demandes.

Un remerciement spécial va à Samuel Wenger. Il a dirigé notre association avec un engagement exceptionnel depuis le 01.04.05 et contribué pour beaucoup au succès de notre association en œuvrant en faveur de nos membres. Après 5 ans et demi à notre direction, « Sami » s'est maintenant décidé à profiter de sa retraite à 90%. Sami, tous nos remerciements et je te souhaite au nom des membres et du comité de tout cœur le meilleur.

Stans, avril 2011

Markus Kälin, Président