



EURODÉFENSE - FRANCE

Paris, le 27 Septembre 2018

Compte rendu du Petit-déjeuner débat Sur le thème

Un exemple à suivre mais qui interpelle la souveraineté des états membres

Avec Patrick KY

Directeur général de l'European Aviation Safety Agency / Agence européenne de la Sécurité aérienne
(EASA / AESA)

Je voudrais tout d'abord remercier le général de Rousiers de m'avoir donné l'opportunité de parler de ce sujet, mais attendez-vous à ce que moi-même je pose des questions. En particulier, que signifie pour vous la souveraineté ?

1. Le domaine de l'aviation commerciale est très particulier, avant tout international :
 - 70% des vols qui partent d'un aéroport français traversent au moins une frontière
 - 70% des ventes d'Airbus se font hors Europe et cela va croître par l'Asie et l'Amérique latine...
 - Les compagnies aériennes et les avionneurs évoluent donc dans un marché mondial.

Cette dimension est essentielle dans le travail que fait une agence de certification comme la nôtre.

2. On assiste dans notre domaine à une vraie consolidation de l'industrie européenne, des compagnies aériennes, des avionneurs, des équipementiers. Dans le transport commercial, Airbus et Boeing dominent très largement. Pour les moteurs, les équipements, on trouve très peu d'industriels. Ce sont soit des Américains, soit des Européens.

3. Le transport aérien, ce n'est pas simplement un avion. C'est aussi toute la *supply chain*, et la manière dont l'avion est opéré.

L'AESA a évolué depuis 2013 pour couvrir l'ensemble de la chaîne de valeur :

On s'aperçoit qu'il y a de plus en plus d'intégration verticale. Airbus, Safran, Rolls-Royce ne vendent plus un avion, mais aussi un 'service'. Airbus, se projetant dans le futur, pense que la vente de l'avion lui-même ne représentera plus que 30% des revenus générés dans l'ensemble de la "vie" de cet avion. Le reste sera du 'service'. Pour les motoristes, c'est exactement la même chose. Il y a pour les compagnies aériennes un marché majeur : celui de la maintenance. Les leaders mondiaux sont d'ailleurs européens. Cela veut dire, en termes de sécurité aérienne, que les limites deviennent de plus en plus floues.

Nouvelles technologies :

Cela fait 5 ans que je suis à la tête de l'AESA, mais dans les 2 dernières années j'ai pu observer une "accélération technologique" fulgurante, que je n'avais jamais remarquée auparavant, même au moment des innovations de 'SESAR'. Cette accélération est poussée par la révolution digitale, par les drones. Des

industries nouvelles apparaissent, avec des mentalités nouvelles. Cela est évidemment porteur de croissance et de choses très intéressantes, mais aussi de risques.

Domaine de la Défense :

Là plus particulièrement se pose la ou les questions de souveraineté nationale. Mais, sur ce sujet les nations sont obligées de coopérer. Le domaine de la défense impose toujours plus des contraintes d'interopérabilité, opérationnelles, techniques, et de coopération internationale.

Accès aux ressources :

Les services publics ont de moins en moins d'argent. L'EASA a un peu moins de problèmes que d'autres, mais nous avons aussi des contraintes de ressources financières, comme les autorités nationales de l'aviation civile. Nous avons aussi, et de plus en plus, un problème d'accès à la ressource humaine : l'aéronautique n'attire plus les jeunes. Mais ils pourraient revenir via les drones et le numérique.

"EASA... un exemple à suivre...?"

Sommes-nous vraiment un exemple à suivre ? L'EASA a été créée en 2004/2005, selon qu'on parle du règlement ou de la mise en place de l'agence. L'EASA a été créée avant tout à l'initiative de l'industrie européenne, notamment d'Airbus, pour répondre au marché mondial, à la bataille sur les standards, avec côté américain une administration soutenant fortement Boeing... Dans les instances internationales, les Européens, les "pays Airbus", se retrouvaient en ordre dispersé. Cela affaiblissait beaucoup la voix de l'Europe. Avant que l'agence n'existe, la convention de Chicago de 1948 donnait la responsabilité aux Etats de certifier tous les appareils enregistrés sur leur registre nationaux. Ainsi, les avions "européens", c'est-à-dire d'Airbus, devaient être certifiés par l'ensemble des Etats membres. Cela générait bien sûr des coûts, des délais, des lourdeurs... qui devenaient compliquées à gérer dans ce nouveau monde très globalisé, et ce même si les Etats avaient commencé à se mettre d'accord via des JAA (Joint Aviation Authorities) mais qui n'avaient pas le rôle et la valeur d'une vraie agence de certification.

En 2005 donc, l'agence reçoit comme mandat essentiel celui de la certification des avions européens, mandat sur lequel les Etats membres renonçaient partiellement à leur souveraineté en matière de navigabilité des aéronefs. Auparavant, la DGAC, le SFACT, le SPAé certifiaient les avions qui volaient en France. À partir de 2005 et de l'EASA, la France a renoncé à ce droit et l'a délégué à l'UE. Cela est pour nous ce qui s'appelle une 'compétence exclusive' : l'ensemble des produits européens sont désormais certifiés par l'EASA et ils ne le sont plus que par nous et qu'une seule fois !!!

A la constitution de l'agence, le législateur s'est évidemment rendu compte que, même avec l'avion le plus "sûr du monde", si les pilotes ne sont pas bien recrutés, formés, si l'avion n'est pas bien maintenu, si les opérations aériennes ne sont pas faites de façon satisfaisante, si l'avion n'est pas contrôlé, si les aéroports ne sont pas satisfaisants... alors les risques d'accidents sont maximisés. Et donc graduellement, entre 2005 et 2010, les champs de compétence de l'EASA se sont élargis à tout l'ensemble des constituants de la chaîne de valeur.

Pour tout ce qui n'est pas certification des produits, tout ce qui est du ressort de l'opérationnel, la compétence reste partagée entre l'agence et les Etats membres. L'EASA prépare des règlements européens, appliqués par les Etats. L'agence inspecte ensuite les Etats pour contrôler qu'effectivement ces derniers mettent en œuvre les règlements européens. Par exemple : la tutelle d'Air France est assurée par la DGAC française, et l'EASA inspecte la DGAC pour contrôler qu'elle opère bien en vertu des règlements européens édictés par l'EASA. Cette dualité est parfois source de difficultés, qui touchent à la souveraineté.

Pour nous, la dimension internationale est extrêmement importante. Lorsque fut créée l'EASA la FAA (Federal Aviation Agency), équivalent américain, était en position (très) dominante dans le monde entier. Les Américains s'autorisaient même à venir auditer des Etats tiers, y compris européens. Je peux affirmer que c'est un vrai succès, qu'il y a aujourd'hui dans le monde deux références, FAA & EASA. On observe même que lorsque de nouveaux entrants doivent choisir un cadre réglementaire pour leur aviation, ils choisissent l'EASA à 90%. Nous avons aujourd'hui une présence internationale remarquable. Nous sommes reconnus.

En Amérique centrale, quasiment tous les pays suivent les réglementations EASA. (Honduras, Guatemala).

En Asie du sud-est, beaucoup des pays suivent nos réglementations. Cela est très intéressant pour notre industrie car c'est certainement le marché le plus porteur. (Singapour, Thaïlande, Philippines, Malaisie, Indonésie...). Au Moyen-Orient, EAU et Qatar, Iran ont adopté entièrement nos règlements.

Une des grosses difficultés que nous avons est avec l'agence ONU de l'aviation civile (OACI). L'OACI est une agence des Etats, avec pour chacun une voix. Or, nous ne sommes pas associés à un Etat. Nous sommes donc obligés de nous battre avec les Etats européens pour obtenir ne serait-ce qu'un siège d'observateur à l'OACI. L'EASA est dans quasiment tous les 183 groupes de travail de l'OACI. Nous avons même parfois la présidence d'un de ces panels. Mais nos Etats membres ne nous reconnaissent même pas le droit d'être observateur, sans droit de vote. Nous sommes donc acceptés comme contributeurs illégaux, comme contributeurs clandestins. Il y a là une anomalie.

Indépendance de l'EASA :

70% de notre budget provient de l'industrie, ce qui est un vrai atout. Dans le contexte du BREXIT, il y aura vraisemblablement des baisses dans le budget européen (environ 15%). Pourtant notre travail ne risque pas de diminuer de 15%.

Succès?

Oui, sans aucun doute. Bien sûr, pour le volet certification, nous avons pris sur les Etats. D'aucuns pourraient dire pris une part de leur "souveraineté"...

- Cela ne gardait vraiment aucun sens de garder tout le spectre de connaissances et expertises nécessaires dans chaque Etat.
- Est-ce que l'industrie française, européenne, en paie le prix ? Il y a peut-être une certaine lourdeur réglementaire européenne.

L'EASA est un régulateur reconnu, puissant, international. C'est un atout fondamental pour notre industrie. Mais nous avons quelques soucis dans les domaines partagés ! Les règlements européens, en effet, sont un *savant mélange* entre des cultures juridiques très différentes (droit romain très prescriptif, droit anglo-saxon basé sur la jurisprudence (Case-Law), entre des philosophies politiques très différentes (sociales ou très libérales). Nos règlements sont en général très volumineux. Leurs interprétations peuvent être très différentes. Ceci, dans un marché unique, est un vrai souci et pose des problèmes de compétitivité.

En France, la DGAC est très forte, d'un point de vue technique, d'un point de vue ressources. La DGAC compte entre 1000 et 1500 personnes chargées de sécurité aérienne, avec des pôles décentralisés en région, qui font la surveillance des aéroports, des industries... L'EASA, par comparaison compte 900 personnes.

La "DGAC" estonienne comprend 25 personnes. Le marché n'est pas le même bien sûr : 8 opérateurs commerciaux, 3 aéroports internationaux, environ 200 pilotes avec une licence commerciale (ATPL), 1 fournisseur de services de contrôle aérien... Même si ces 25 personnes sont très performantes, on ne peut pas avoir une vraie surveillance pour toute cette activité. Avec nos 1500 personnes, on en a peut-être trop. En France, le niveau de sécurité est certes très bon, mais nos fonctionnaires vont beaucoup plus dans le détail que dans d'autres pays.

La "DGAC" britannique compte 700 personnes pour des volumes comparables aux nôtres (opérateurs, industries, services...)

La difficulté (mais aussi l'ambition, l'intérêt) de l'EASA est de garantir un champ de compétitivité qui soit à peu près homogène dans l'ensemble de l'Europe. Certes il y a une liberté d'installation des acteurs dans les divers états de l'UE mais dans le même temps il y a de fortes disparités réglementaires, ce qui est un vrai défi

Souveraineté?

De quoi parle-t-on ? S'agit-il de politique industrielle ? Cela a-t-il du sens quand la plupart de nos industriels du domaine sont de taille européenne voire mondiale ? Par exemple, dira-t-on que le rôle de la France dans Airbus est modifié, diminué du fait de l'EASA ? L'EASA est un organisme technique. La gouvernance politique se traite ailleurs.

L'EASA certifie les avions Airbus, Dassault. Cela n'a pas un impact négatif sur la compétitivité de ces compagnies.

S'agit-il de l'accès à l'espace aérien ? Cela gêne-t-il les militaires pour travailler ? Aujourd'hui non. Les forces aériennes, françaises, européennes, ont désormais et de plus en plus des zones d'entraînement, qui vont au-delà des territoires nationaux. Il y a de plus en plus d'exercices conjoints OTAN, interalliés, bilatéraux ad-hoc... L'EASA n'a apporté aucun changement, aucune restriction. Nous avons des règlements certes, mais il y a une gestion flexible de l'espace.

Nous avons beaucoup échangé avec la DGAC, sur le sujet de la "protection des intérêts français". Dans notre nouveau règlement, entré en vigueur il y a deux semaines, notre champ de responsabilité s'est accru. Nous avons la possibilité de devenir l'autorité de surveillance d'opérateurs transnationaux. Avec ce nouveau règlement nous pourrions faire la surveillance d'Air France-KLM, pour la partie sécurité aérienne, face à une opposition farouche de la DGAC française ! Croyez-vous franchement qu'une tutelle française garantisse une meilleure protection des intérêts d'Air France ? C'est le contraire : ne serait-il pas plus fort aux regards même des intérêts d'Air France d'avoir une tutelle d'un organisme international dans lequel il y aurait forcément des Français, ne serait-ce que parce que 80% des documents sont en français.

S'agit-il de sûreté ? Comme le rappelle l'exemple tragique de l'avion d'Air Malaysia, abattu au-dessus de l'Ukraine, les espaces aériens civils sont utilisés pour des actions de guerre. Notre devoir en tant qu'agence de sécurité aérienne est de prévenir les usagers aériens quand nous avons connaissance d'un danger. Lorsque nous avons commencé à mettre en place un dispositif qui permette d'alerter les compagnies aériennes, on nous a opposé la notion de souveraineté nationale. Nous n'aurions pas à diffuser des informations qui pourraient être récupérées par des services de renseignement étrangers et qui sont avant tout à destination des opérateurs nationaux !

Je m'inscris en faux ! Pourquoi ? Vous connaissez la compagnie Middle East Airlines, basée au Liban. C'est une compagnie du groupe Sky Team. Vous pouvez donc avoir un billet Air France et voyager sur une correspondance servie par Middle East Airlines. Cette compagnie vole partout dans le monde, y compris en Syrie, au Mali... Que devons nous faire, Français d'une manière générale, si nous avons une information particulière sur un danger imminent ? Il est clair que dans le contexte international, le danger n'est pas le même pour un avion qui arbore le pavillon Air France et un autre qui serait Middle East Airlines, portant un pavillon libanais... Néanmoins, nous avons à prendre en compte nos ressortissants qui voyagent sur d'autres compagnies. Il me semble que nous avons un devoir de mettre cette information à disposition des opérateurs non français!

Il y a là une vraie bataille: France, UK, Allemagne s'opposent à la diffusion d'une information de danger sur une zone de conflit, et précisément pour des principes de souveraineté.

Cas particulier de la souveraineté en matière de Défense. Nous avons signé des accords avec la DGA et avec ses équivalents européens. Nous nous mettons d'accord sur un partenariat. Dans la certification d'un aéronef militaire, la certification de navigabilité pure est faite par l'EASA. La partie 'militaire' reste à la seule responsabilité de la DGA. C'est un très bon partenariat. Cela permet à la DGA, qui n'a plus les moyens de jadis, de continuer à exceller dans le domaine des armements, tout en s'appuyant pour le civil sur des compétences fortes. Chez nous ces compétences navigabilité sont basées à Cologne. Cela marche très bien. Nous l'avons fait pour l'A400M. Cet avion qui a une *longue histoire* est aussi une réussite de ce point de vue-là. Nous sommes en train de le refaire sur un certain nombre de nouveaux avions au profit de la DGA.

Quel avenir pour l'EASA?

Notre nouveau règlement est entré en vigueur il y a deux semaines. Il nous permet d'améliorer nos échanges avec les Etats. Je vous donne un exemple. Jusqu'ici, quand nous trouvions un problème, nous le signalions à l'Etat concerné. Nous lui demandions un plan d'actions. Si ce plan n'était pas mené de façon satisfaisante, nous refaisions une inspection et une notification... Jusqu'alors, à ce stade, nous pouvions passer par la Commission qui faisait alors une notification formelle des manquements de l'Etat concerné. Cela pouvait ensuite déclencher une procédure d'infraction européenne, qui dure au minimum cinq ans! Donc ça ne marchait pas ! Et dans un domaine aussi sensible que la sécurité aérienne c'est un vrai souci!

Nouveauté 1 : aujourd'hui avec le nouveau règlement, lorsqu'il y a une incapacité ou une impossibilité notoire pour un Etat de remédier aux manquements signalés, alors l'EASA reprend la main.

L'Estonie a de gros problèmes de recrutement d'inspecteurs pour ce qui concerne les opérations aériennes.

Son gouvernement est très intéressé pour nous confier la tâche. Je pense que ce n'est qu'un début et qui s'étendra en Europe. Ainsi il y aura une "2 vitesses" et cela aura un impact majeur sur l'organisation de l'aviation civile dans l'UE:

- de petites autorités nationales, avec peu de moyens en propre et s'appuyant sur des moyens européens,
- de grosses autorités nationales, travaillant au profit de leur pays mais aussi pour nous, donc pour l'UE.

Nouveauté 2 : les Etats peuvent mettre une partie ou l'ensemble de leur flotte de service public (douanes, pompier, police...) sous la tutelle de l'EASA. La France ne le fera probablement pas, mais des pays comme la Pologne sont très intéressés. Les premières à le faire seront vraisemblablement les forces de police. Ce sont des rendez-vous majeurs qui vont encore plus resserrer les liens entre l'agence et des structures étatiques ou paraétatiques.

Nouveauté 3 : L'EASA peut devenir autorité compétente pour des opérateurs transnationaux, c'est-à-dire la quasi-totalité d'entre eux. La France s'est battue contre cela et a demandé un droit de véto... Nous verrons comment la chose va évoluer. Mais a contrario des acteurs m'ont contacté pour me dire "nous ne souhaitons plus être une compagnie nationale mais européenne". Je discute par exemple avec Ryan-air ou easyJet, et d'autres. L'organisation de l'aviation civile dans l'UE va certainement beaucoup changer dans les années à venir.

Quid de la France dans ce paysage?

L'EASA compte 900 personnes. Je ne souhaite pas que nous grossissions. Au-delà d'une certaine taille on passe plus de temps à gérer la structure qu'à gérer l'activité. Si donc nous sont confiées de nouvelles responsabilités alors nous devons nous adapter. J'ai donc décidé de mettre en place une politique de sous-traitance importante avec les autorités nationales.

Aujourd'hui nous sous-traitons environ 20 millions d'euros par an pour faire la surveillance en notre nom.

Nos deux principaux contributeurs sont les Britanniques et les Français. Avec le BREXIT, il faudra probablement se décentrer sur la partie France. Vraisemblablement cette politique de sous-traitance sera élargie à la surveillance des maintenances aéronautiques, à des sociétés qui proposeront des formations sur simulateurs...

L'EASA entretient avec la France une relation ambivalente. La France est un sous-traitant et partenaire essentiel pour nous mais qui nous oppose quasiment en permanence l'argument "nous sommes français donc nous sommes spécifiques" ou "il n'est pas possible d'adapter votre règlement européen à notre cas particulier national".

C'est largement faux. Compte tenu de son effectif, la France est de loin la plus grosse autorité de l'aviation civile en Europe. Mais dans nos groupes réglementaires, ceux qui font les règlements, la France ne participe pas dans ces proportions. Ceux qui sont les plus impliqués dans nos groupes sont les Suisses. C'est très intelligent : les Suisses sont membres EASA mais non membre UE. Notre 'comitologie' est basée sur "un pays, une voix". Les Suisses ont fait le pari suivant, à mon sens réussi : "si nous arrivons *trop tard*, comme nous sommes non-membre de l'UE, notre opinion ne pèsera pas lourd. Il vaut mieux être là dès le début et même tenir la plume". Cela est 100 fois plus efficace que ce que font beaucoup les Français et les Allemands qui s'opposent en comité, mais très souvent se retrouvent ensuite isolés en séance plénière, et les règlements sont adoptés malgré eux.

Dans le domaine militaire, je l'ai dit, nous avons un bon partenariat avec la DGA. Nous avons relativement peu de discussions avec la partie "opérationnelle" de la Défense, ce que je regrette. Nous pourrions faire beaucoup ensemble et notamment pour ce qui concerne la télé-opération des drones. En effet, un des enjeux pour le futur sera d'intégrer des drones dans l'espace aérien civil. Il y a en France, à partir de Cognac, beaucoup de choses qui sont faites. Il y a un savoir-faire très intéressant, connu et reconnu, qu'il faudrait savoir valoriser. Avec les autorités françaises, au sens large, les relations sont vraiment bonnes. Avec l'industrie française, je pense que nous avons réussi à trouver un bon équilibre entre la valeur ajoutée apportée par la dimension européenne et la préservation des intérêts de nos grands champions.

Merci de votre attention.

Questions/Réponses

[Q01] Quid de la saturation future dans le domaine du transport aérien?

[Q02] La FAA s'occupe de navigation aérienne, ne serait-il pas intéressant que l'EASA s'en occupe aussi ?

[Q03] L'EASA est financée en partie par l'industrie. Cela peut-il prêter le flanc à des conflits d'intérêt ?

[Q04] Quel est le partage pour les certifications de type entre EASA et les autorités nationales ?

[Q05] Quelles relations entre EASA et OTAN?

Réponses

- Navigation aérienne: nous sommes déjà compétents sur le sujet, même si cela n'est pas suffisamment connu. L'ensemble des règlements techniques de navigation aérienne est fait par nous, depuis 3 ou 4 ans.

Nous sommes peu et mal reconnus sur ce sujet, c'est vrai. Cela vient aussi de ce qu'il y a un autre organisme européen, Eurocontrol, avec lequel il n'a pas été toujours facile de travailler. Aujourd'hui cependant, nous nous sommes mis d'accord sur un partage des tâches : Eurocontrol s'occupe de la partie opérationnelle, y compris la gestion flexible de l'espace et donc l'interface avec les militaires. L'EASA s'occupe de toute la partie réglementaire et surveillance technique. Eurocontrol compte 2500 personnes. Le "ciel unique européen", lancé en 2004, est un échec ! Le pari est que la nouvelle Commission, fin 2019-début 2020, devra faire quelque chose car la situation est devenue assez difficile en Europe. À titre d'exemple, à la fin de cet été, nous observions en moyenne 20 minutes de retard par vol. Et vous imaginez aisément que si vous commencez la journée avec un retard de 20 minutes, cela devient 3 heures à la fin de cette même journée. La situation n'est plus acceptable. La Commission vient de créer un groupe de réflexion de haut niveau, dont je fais partie pour réfléchir au "ciel unique 3".

- Capacité aéroportuaire : il est difficile de construire des pistes d'aéroport... A certains endroits, il faut mieux utiliser l'existant, notamment grâce à SESAR. Aujourd'hui, pour la capacité physique il est difficile de faire plus, en revanche pour le contrôle aérien qui est un gros facteur limitant, là il y a des possibilités d'augmentation de capacité.

- Certification de types: tout est fait par l'EASA. Les autorités nationales ne sont en rien sollicitées. Sauf sur ce qu'on appelait auparavant les avions ultra-légers et autres avions de collection.

- Conflit d'intérêt: c'est assez simple, le sujet est réglé par le fait que tout le monde paye. Les tarifs sont les mêmes pour tous. L'EASA est extrêmement transparente. Lorsque nous certifions un avion d'Airbus, de Dassault, par exemple, et qu'il y a une spécificité, une innovation, l'EASA émet des '*conditions spéciales*', qui sont publiées. Nous laissons ainsi la possibilité à l'ensemble de l'industrie, y compris les concurrents, de contester notre approche. Par ailleurs, pour la quasi-totalité de nos travaux, la FAA vient derrière ou en parallèle. Nous ne pouvons donc pas nous permettre de faire "n'importe quoi". Une remarque à ce sujet : en ce moment nous pouvons mesurer très sensiblement l'impact de la nouvelle administration américaine. Il est très clair que cette administration Trump donne une préférence nette à l'industrie américaine. Les Américains l'ont toujours fait mais ces derniers temps le fait est frappant. La FAA cependant est un organisme sérieux, compétent, avec une vraie notion de service public. Elle ne fait pas n'importe quoi dans un domaine aussi sensible que la sécurité aérienne. Mais nous les avons vus parfois prendre des raccourcis pour aider Boeing, ou a contrario pour gêner Airbus. Sur les batteries lithium par exemple, il était très clair que la FAA avait un 'mandat' de protection des intérêts de l'industrie américaine. Par exemple, le gros sujet de l'administration américaine en ce moment concerne les avions d'affaires supersoniques. Il existe aujourd'hui 5 projets, qui sont américains, dont au moins deux sont soutenus au plus haut niveau. C'est la première fois que la FAA reçoit des instructions directes de la Maison blanche. Ceux avec lesquels nous avons aussi des soucis sont les Canadiens. 17 ou 20% des parts de Bombardier sont détenues par l'état de Québec. Nous avons vu des interférences politiques très fortes dans la certification d'avions Bombardier, sur lesquelles nous avons dû agir, ce qui a été fait d'ailleurs de concert avec la FAA, c'est à signaler.

- L'OTAN: c'est compliqué! L'OTAN est également très 'américain'. Ainsi, en termes de standards, nous parlons peu avec les Européens et plutôt avec les Américains. Nous n'avons pas les moyens de nous interfacer avec chacun des membres individuellement, pour le volet militaire. Nous avons toujours cherché à avoir un interlocuteur unique. Nous avons essayé avec l'AED. Le résultat a été assez frustrant car cette agence a peu de compétences en propre et doit en permanence s'appuyer sur les compétences et l'aval des Etats.

Dans l'OTAN il y a pourtant une vraie compétence, notamment technique. Nous essayons de travailler sur des standards de navigabilité pour les drones. Nous essayons aussi de travailler avec l'OTAN sur les moyens de « compliance ». Il est très clair que les avions militaires sont performants en termes de navigabilité et de précision, mais les équipements embarqués sur des appareils militaires ne respectent pas nos standards. Ce sur quoi nous travaillons donc avec les militaires est un équilibre : « vous ne vous astreignez pas à respecter nos standards mais démontrez-nous pour le moins que vous êtes aussi bons que les civils sur nos sujets prioritaires ». Cette approche permet que cela se passe plutôt bien. Cela concerne la navigation, la surveillance, les communications...

[Q06] La ministre a ouvert un grand chantier sur le transport, est-ce que l'EASA y participe ?

[Q07] Les départements d'outre-mer sont reconnus par l'UE, les autres territoires ne le sont pas. Est-ce que les responsabilités EASA s'étendent à ces territoires français "hors UE" ?

[Q08] L'EASA peut-elle être un exemple dans un autre domaine qui est celui de la mer ?

[Q09] L'EASA peut-elle être un exemple dans un autre domaine qui est celui de l'espace ?

[Q10] Dans le scénario BREXIT quel serait le statut du Royaume-Uni ?

Réponse

- Malheureusement nous n'avons pas été invités aux assises du transport.

- La mer: nous n'avons quasiment aucun lien avec nos collègues du domaine maritime, si ce n'est sur les drones. Nous les aidons à faire la surveillance de leurs opérations aériennes. Peu de liens donc, c'est dommage, même si nos constantes de temps ne sont pas les mêmes.

Nous avons en revanche beaucoup plus de liens avec l'écosystème du rail. L'Europe essaye de se doter dans ce domaine d'un outil similaire à SESAR, le RTMS, un système de signalisation européen. L'agence du rail, qui avait plutôt commencé par un volet de standardisation, est en train de suivre le même chemin que nous. Il évolue vers la certification des machines notamment. L'agence du rail est basée à Valenciennes et nous les aidons dans leur mise en place sur la base de nos expériences.

- L'espace: j'ai toujours cherché à en rester le plus loin possible. Nous avons déjà assez à faire.

Quand je suis arrivé à l'EASA une équipe s'occupait des vols suborbitaux. On me disait alors que ce serait le marché qui devait "exploser" dans les 3 ans...Cinq ans plus tard, ce marché ne me semble toujours pas là, et j'attends de voir. Un sujet inquiète la Commission : Galileo. Dans les analyses Galileo, il y avait une composante aérienne : on pourrait utiliser Galileo comme moyen unique de navigation. J'ai alors affirmé que si Galileo devait devenir moyen unique de navigation, alors il faudrait que je certifie Galileo ! Ce n'est évidemment pas du tout prévu. Soit on convient que Galileo est un moyen complémentaire de navigation, au même titre que le GPS, nous sommes tout à fait prêts à le reconnaître, soit on le certifie !

- BREXIT: c'est l'inconnu. Le sujet m'occupe beaucoup. Il serait difficile pour nous de nous passer de l'industrie britannique dans le domaine. (Rolls-Royce...). J'en parlais avec Airbus récemment, qui a 700 sous-traitants britanniques! Nous travaillons sur différents scénarii. Dans le scénario le plus contraignant, un vrai "hard BREXIT", nous pouvons présenter une solution à tous les problèmes. Bien sûr, certaines étapes se feraient dans la douleur mais on a une solution à tous les problèmes. C'est plutôt rassurant. Je ne parle pas tarifs, droits de douanes... etc. Mais du point de vue EASA, sécurité aérienne, nous pouvons garantir un continuum dans les opérations. Dans le cas d'un hard BREXIT, UKCA redevient l'autorité de plein droit, reprend sa responsabilité de certification des produits britanniques, de re-certification des Airbus, Boeing... Le gouvernement britannique a déjà officialisé le fait que tout ce qui viendra de l'EASA sera automatiquement reconnu. Mais si nous avons un hard BREXIT cela conduira certainement à une vraie divergence. Le Royaume-Uni sera alors un pays tiers. Le cas qui serait le plus favorable, nominal, pour nous serait que le Royaume-Uni devienne un "état EASA" au même titre que la Norvège, la Suède, la Suisse, l'Islande. C'est-à-dire un Etat qui n'a pas de droit de vote mais qui participe à nos travaux et des reconnaissances mutuelles des certificats des deux parties.

- Outre-mer: nos règlements ne s'appliquent pas là-bas. On y applique des règlements français, mais qui très généralement sont eux-mêmes calés sur les règlements européens.