



Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Députés,
Mesdames, Messieurs,

C'est toujours un plaisir pour moi de me présenter devant la Commission des Transports pour parler de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne. Je me félicite des excellentes relations de travail qui existent entre le Parlement Européen et l'Agence. Soyez sûrs que je suis prêt à les développer encore.

Je sais aussi l'importance que vous attachez à la sécurité aérienne et le soutien que vous apportez à l'Agence pour qu'elle dispose des ressources nécessaires pour exercer ses missions et je vous en remercie.

Comme vous m'y avez invité, Monsieur le Président, je voudrais faire avec vous aujourd'hui un court bilan des 5 années passées et vous faire part quels sont mes objectifs pour les 5 années à venir.

1) Quel est donc le bilan de ces 5 années ?

Premier constat : l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne s'est imposée comme l'une des plus importantes de toutes les agences européennes et comme une autorité reconnue sur la scène internationale.

Sa mission, sécurité et environnement, est d'une grande importance pour tous les citoyens européens.

En septembre 2003, je suis parti d'une feuille de papier blanc. Ce qui a été réalisé en quelques années grâce au travail acharné des équipes qui ont été constituées progressivement représente un succès notable.

En quelques minutes, il n'est pas possible de faire un bilan détaillé. Si vous le voulez bien, je vais reprendre les points les plus marquants par rapports à nos missions.

a) Tout d'abord, nous devons veiller à l'établissement de règles et de normes uniques de haut niveau.

Les normes de sécurité aérienne doivent être maintenues au meilleur niveau et suivre les progrès constants des

connaissances et des technologies de l'industrie. Ces règles et normes de sécurité donnent à l'industrie un environnement juridique sûr et unique. Les variantes nationales ont disparues.

La **production de règlements** a été très intense durant ces 5 années.

Dans le cadre de l'extension progressive des compétences de l'Agence, des propositions de modifications de notre **règlement de base** ont été soumises à la Commission sous la forme d'avis de l'Agence, en premier lieu pour l'exploitation aérienne (OPS), les licences des équipages (FCL) et l'autorisation des opérateurs étrangers et plus récemment pour la sécurité des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne.

Par ailleurs, une série de modifications techniques ont été proposées en comitologie. Je soulignerais par exemple l'effort particulier qui a été fait pour que l'**aviation générale** retrouve des règles proportionnées et adaptées à ses risques.

b) Deuxièmement, nous devons veiller à ce que l'application de ces règles et normes soit uniforme et harmonisée partout dans l'Union européenne.

Cette application uniforme et harmonisée permet un niveau de sécurité identique dans toute l'Union européenne tout en garantissant une compétition équitable entre les différents acteurs économiques.

La **standardisation**, c'est-à-dire la vérification par le moyen de visites d'inspection que chaque autorité nationale applique correctement et uniformément la réglementation européenne a prouvé son efficacité. Avec l'aide de la Commission dans les cas les plus difficiles, l'Agence a obtenu suite aux carences qu'elle avait constatées et aux recommandations qu'elle a faites, des améliorations très sensibles de la situation de certains états membres. Cet effort doit être poursuivi et les équipes d'inspection ad hoc doivent être recrutées pour les nouvelles missions de l'Agence.

c) Enfin, vous avez confié à l'Agence des tâches d'exécution. Nous devons certifier les produits aéronautiques et vérifier leur compatibilité aux exigences environnementales. Nous devons aussi certifier des organisations.

Le 28 septembre 2003 l'Agence est devenue la seule et unique autorité chargée de ces **certifications** auparavant effectuées par les autorités nationales. Le transfert vers l'Agence s'est passé de façon satisfaisante grâce au concours et au soutien des autorités nationales.

La coopération entre l'Agence et les autorités nationales en matière de certification a été amplifiée et étendue à bien d'autres domaines d'intérêts communs sous la forme d'un véritable partenariat dont je me réjouis et dont je souhaite le développement dans le futur.

L'Agence a progressivement internalisé le travail en recrutant ses spécialistes essentiellement dans les autorités nationales, tout en sous-traitant une part importante de l'activité à ces mêmes autorités. Cette transition, qui n'est pas encore achevée, a été gérée de telle sorte qu'elle soit transparente pour l'industrie. C'est ainsi que la certification du plus gros et plus moderne avion de transport commercial du monde, l'Airbus A 380, a été achevée avec succès et dans les délais en décembre 2006, de même que celle de l'avion d'affaires Dassault Falcon 7X, celle du moteur Rolls Royce Trent 900 ou celle du Boeing B 777 ER.

Pour continuer ce bilan, je voudrais souligner que pour toutes ses missions, réglementation, standardisation et certification, l'Agence a obtenu une reconnaissance internationale tout d'abord de l'OACI, l'organisation de l'aviation civile internationale et aussi de ses grands partenaires dans le monde à commencer par la Federal Aviation Administration des Etats-Unis qui a par exemple validé sans délai les certifications de l'A380 et du Falcon 7X. Les discussions se font d'égal à égal. Nos points de vue sont pris en compte et cela facilite grandement le dialogue entre les industriels européens et la FAA.

Je voudrais aussi vous indiquer le succès rencontré dans le monde entier par les règles et normes européennes. Ces règlements, très modernes, sont adoptés par de nombreux pays ce qui prouve leur qualité et qui va dans le sens de l'amélioration de la sécurité aérienne mondiale. De plus, travailler sur des bases réglementaires communes facilite grandement les échanges de biens entre la Communauté européenne et ces pays.

Je ne voudrais pas passer sous silence dans ce bilan les difficultés rencontrées dans la construction de cette Agence.

Vous savez que dans les premiers temps, il a été difficile de recruter des collègues britanniques. Avec l'aide de la CAA UK ceci a été

vite résolu. Globalement, l'Agence n'a plus aujourd'hui de problème spécifique de recrutement. Bien sûr nous enregistrons encore quelques échecs, mais ils semblent dus à la tension du marché du travail dans le secteur aéronautique.

Vous vous souvenez aussi que le financement de l'Agence a été l'objet de préoccupation, plus spécifiquement le financement des activités de certification qui doit être assuré par l'industrie. Les tarifs rémunérant les activités de certification ont été profondément remaniés à partir de juin 2007 suite à l'adoption par la Commission d'un nouveau règlement Redevances-Honoraires. Ces nouveaux tarifs ont considérablement amélioré la situation puisqu'ils nous assurent un préfinancement des activités et un niveau de rémunération plus satisfaisant.

2) Quels sont maintenant mes objectifs pour les 5 années à venir ?

Je commencerai par vous dire la **vision** que j'ai de notre Agence à cet horizon. Elle est basée sur 3 grands principes.

a) Premièrement la **sécurité aérienne** n'a pas de frontières et est globale : tous les citoyens européens doivent bénéficier du même niveau de sécurité et ce niveau doit être le plus haut possible.

Je souhaite donc qu'en 2013 l'Agence ait la responsabilité de la réglementation et de la standardisation de la sécurité de l'ensemble de l'aéronautique civile.

b) Deuxièmement l'**environnement** est au cœur de nos préoccupations quotidiennes.

Un cadre réglementaire européen définissant les exigences en matière d'environnement devrait être adopté. Il refonderait les règlements partiels actuels et mettrait en place une démarche cohérente pour l'ensemble du secteur aérien.

c) Troisièmement nous sommes en train de bâtir un « **système européen de sécurité aérienne** ».

Dans ce système, l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne joue un rôle central et capital. Mais les autorités nationales assurent également des tâches essentielles. Le législateur européen définit clairement le partage des tâches. La coopération, entre l'Agence et les autorités nationales doit être encore renforcée pour améliorer l'efficacité et l'économie du système. Il va de soi que la coopération entre l'Agence et la Commission européenne doit elle aussi être renforcée.

En même temps, l'Agence a atteint une certaine maturité et se dote d'outils de gestion et de méthodes professionnels qui contribuent à l'efficacité du nouveau système : pour la première fois en 2007 l'Agence a élaboré un plan d'affaires (Business Plan) à 5 ans : 2008-2012, expliquant ses objectifs de la période, les ressources nécessaires pour y parvenir et les risques potentiels. Ce plan d'affaires a été adopté par le Conseil d'administration en décembre 2007. C'est un outil de management et de dialogue puissant bien connu en entreprise mais peu répandu dans les Agences européennes. Il va être mis à jour cette année pour couvrir la période 2009-2013.

Je voudrais à ce stade vous demander d'être très vigilants et même proactifs pour que les ressources qui nous sont allouées permettent de réaliser cette vision.

J'ai déjà recruté et réuni à Cologne 250 experts aéronautiques reconnus comme tels représentant 26 nationalités sur un personnel total de 400 personnes. Ces experts représentent un atout et un capital considérable pour la Communauté européenne. Mais il ne serait pas raisonnable de nous donner plus de tâches sans nous doter des ressources nécessaires pour les faire de façon professionnelle.

La sécurité aérienne est exigeante et a un coût. Chaque domaine demande des compétences particulières. Il faut que vous nous donniez les moyens de recruter à temps les spécialistes qui élaboreront la réglementation nécessaire, feront les inspections de standardisation dans les états membres et analyseront les résultats de notre système. Je connais les contraintes budgétaires et je sais que vous devez en tenir compte. De mon côté j'ai déjà fait la preuve de mon souci de la bonne utilisation de l'argent public. Il me semble malgré tout qu'à son niveau actuel la contribution européenne est modeste par rapport aux objectifs assignés et aux aspirations des citoyens.

Mesdames et Messieurs les Députés, la sécurité aérienne est une préoccupation majeure des citoyens européens. L'aviation commerciale est le mode de transport le plus sûr mais il est en quelque sorte victime de son succès. La demande se développe en particulier pour le tourisme et l'offre essaye de l'accompagner et de respecter les contraintes économiques de ses clients.

L'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne est un outil, votre outil, pour améliorer encore la sécurité aérienne au bénéfice de nos concitoyens. Soyez sûrs que l'Agence est prête à répondre à vos attentes.

Je vous remercie de votre attention.