



**DISCOURS PRONONCE PAR PATRICK GOUDOU
DIRECTEUR EXECUTIF DE L'AGENCE EUROPEENNE
DE LA SECURITE AERIENNE
DEVANT LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DU
TOURISME DU PARLEMENT EUROPEEN
LE 7 OCTOBRE 2004**

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

Je suis très heureux de l'occasion qui m'est donnée aujourd'hui de m'exprimer au sein de la Commission des Transports et du Tourisme du Parlement Européen. Soyez assurés que j'attache la plus grande importance aux relations de l'Agence avec le Parlement Européen en général et avec votre Commission en particulier.

Je souhaite développer avec vous des relations basées sur la confiance et vous donner une information complète, claire et transparente.

Alors que les discussions budgétaires en cours montrent que les besoins et les spécificités des Agences ne sont pas totalement compris, je demande votre soutien pour que les objectifs poursuivis lors de la création de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne ne soient pas remis en cause.

L'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne est un élément clé de la stratégie de l'Union Européenne pour la mise en place et le maintien d'un niveau élevé et uniforme de sécurité de l'aviation civile en Europe, et pour encourager la création d'un marché aéronautique compétitif. La création d'une telle autorité était attendue depuis longtemps. Le Règlement créant l'Agence, adopté par le Parlement et le Conseil, lui confère une série de pouvoirs qui en font un organe unique en son genre dans le cadre institutionnel européen.

Avant la création de l'Agence, l'industrie aéronautique n'oeuvrait pas dans un marché unifié: les produits conçus, fabriqués et entretenus en Europe devaient suivre un processus d'approbation /certification dans chacun des pays d'Europe. Non seulement ce processus était coûteux en temps et en argent et créait des distorsions de concurrence du marché pour l'industrie, mais il générait également des différences dans les normes de sécurité en Europe, malgré les efforts de normalisation entrepris.

L'Union Européenne, les régulateurs nationaux, l'industrie et d'autres acteurs du domaine de l'aviation ont longtemps souhaité doter l'Europe d'une autorité unique de sécurité aérienne, semblable à l'Administration Fédérale de l'Aviation aux Etats-Unis.

Cette autorité devait être chargée de:

- définir des normes communes qui assurent le plus haut niveau de sécurité;
- veiller à leur application uniforme en Europe;
- les promouvoir à l'échelle mondiale.

Cette autorité devait également contribuer aux efforts de la Communauté pour limiter l'impact environnemental de l'aviation; elle serait chargée de transcrire les exigences environnementales en critères techniques précis et de contrôler la conformité des aéronefs à ces critères, avant qu'ils ne soient autorisés à voler.

En plus de s'assurer d'un niveau élevé et uniforme de sécurité cette autorité devait aussi favoriser la compétitivité de l'industrie aéronautique, en promouvant des processus réglementaires efficaces et des processus de certification qui permettent d'abaisser les coûts de mise en conformité pour les compagnies aériennes, les producteurs et les fournisseurs de services.

L'adoption du Règlement instaurant l'Agence a donc été réellement accueillie avec enthousiasme par l'industrie et l'Agence est perçue comme un progrès significatif vers la constitution d'un système européen de l'aviation civile plus sûr, plus propre et plus juste.

L'Agence est l'organe européen compétent au sein duquel réside l'expertise technique de l'Union européenne en matière de sécurité aérienne. Elle assiste la Commission dans l'élaboration de règlements communautaires concernant la sécurité et la compatibilité environnementale de l'aviation civile. Elle assiste aussi la Commission en lui fournissant les éléments techniques nécessaires en vue de la conclusion d'accord internationaux.

L'Agence produit également ses propres normes pour l'application des règles communautaires.

En plus de ce rôle consultatif, l'Agence a des pouvoirs opérationnels pour la mise en œuvre directe des règles communautaires lorsqu'une action centralisée est plus efficace. Et quand il incombe aux Etats d'appliquer la législation communautaire, l'Agence aide la Commission à superviser cette bonne application, de manière à s'assurer d'une conformité réelle et uniforme aux normes européennes.

La combinaison de ces rôles consultatifs et opérationnels fait de l'Agence un organe unique, qui *remplace* - j'insiste sur ce mot - remplace dans ses domaines de compétences particuliers les autorités nationales, quand une action centralisée est le moyen le plus efficace d'améliorer la sécurité aérienne en Europe, de faciliter le développement d'une industrie aéronautique compétitive et de promouvoir des normes européennes dans le monde.

Quelles sont les bases réglementaires de l'activité de l'Agence et leur champ d'application ?

Le Parlement et le Conseil ont défini, dans le Règlement de base de l'Agence, l'étendue des pouvoirs transférés jusqu'à présent à la Communauté dans le domaine de la sécurité aérienne. En l'état, ces pouvoirs concernent la navigabilité et la compatibilité environnementale des produits aéronautiques. Le Règlement de base indique les personnes, organisations et produits soumis à la législation communautaire et inclut des « exigences essentielles » qui définissent les objectifs à atteindre. Voici un exemple d'exigence essentielle : «L'intégrité de la structure d'un aéronef doit être assurée dans tout son domaine de vol opérationnel et suffisamment au delà de ce domaine; cette intégrité doit être conservée durant toute la vie opérationnelle de l'aéronef».

Ces exigences essentielles sont des règles de haut niveau qui nécessitent d'être explicitées. Le Règlement de base donne donc à la Commission le pouvoir d'adopter (en comitologie) les règlements nécessaires à sa mise en œuvre.

Enfin, le Règlement de base crée l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne.

Il est clair que la sécurité aérienne ne se limite pas à la navigabilité et la compatibilité environnementale des produits. La manière dont les appareils sont utilisés, les équipages formés et autorisés à voler, et la manière dont le trafic aérien est organisé et les aéroports utilisés sont également essentielles à la réussite de cet objectif ambitieux.

Le Règlement de base a prévu cette nécessaire adéquation entre d'une part les objectifs de sécurité et d'autre part les pouvoirs transférés à la Communauté et les missions et compétences de l'Agence. L'article 7 de ce Règlement établit les bases de l'extension du champ du Règlement à l'exploitation aérienne et à l'octroi des licences pour les équipages. Un avis de l'Agence proposant les amendements nécessaires du Règlement de base sur ces points sera présenté à la Commission avant la fin de l'année.

L'année prochaine, l'Agence débutera le travail sur la possible extension du Règlement de base aux opérations aéroportuaires et aux services de contrôle aérien, ainsi qu'aux aéronefs des pays tiers.

Ces extensions du champ d'application du règlement de base assureront la cohérence des actions de l'Agence pour la sécurité aérienne, et par conséquent renforceront sa crédibilité et sa capacité à promouvoir les normes européennes dans le monde.

Quel est le rôle actuel de l'Agence?

Dans le domaine de la réglementation, l'Agence soumet des propositions à la Commission quand elle développe ou amende le règlement de base ou ses règles de mise en œuvre. Ces nouveaux règlements ou amendements, font l'objet d'un avis de l'Agence à la Commission. Celle-ci leur fait ensuite suivre le processus législatif pour leur adoption par le Parlement et le Conseil ou par la Commission elle-même en comitologie. Une fois adoptés, ils sont d'application obligatoire dans l'Union européenne.

Par ailleurs, l'Agence développe, amende et adopte ses propres normes pour l'application des règles communautaires, par exemple les codes de navigabilité. Si ces normes ne sont pas d'application obligatoire, elles sont néanmoins communément acceptées et utilisées par l'industrie.

Dans le domaine de la certification, l'Agence approuve la conception des produits aéronautiques européens ou non européens utilisés par des opérateurs européens, ainsi que tous les changements qui y sont apportés au fil du temps. Ceci sous-entend aussi l'approbation des organismes européens de conception des produits aéronautiques. L'Agence est également l'autorité compétente pour l'approbation des organismes étrangers de production et de maintenance des produits aéronautiques.

Lorsque la législation communautaire est mise en œuvre par les Etats membres, l'Agence aide la Commission dans la vérification de cette mise en œuvre (inspection) et de son application uniforme (normalisation). Pour ce faire, l'Agence émet des recommandations vers la Commission.

Enfin, l'Agence promeut l'acceptation et la reconnaissance des normes communautaires dans le monde en fournissant l'assistance technique nécessaire à l'Union européenne et en agissant en tant que point de contact vis-à-vis des pays tiers et des organisations internationales pour l'harmonisation des normes internationales et pour la reconnaissance et la validation en Europe de certificats étrangers.

Quel est le rôle des autorités nationales de chaque Etat membre ?

Les autorités nationales sont toujours responsables pour l'émission de certificats individuels de navigabilité et pour l'approbation des personnels et des organismes de production et de maintenance situés sur leur territoire.

Mais, dans le domaine de compétence communautaire, les autorités nationales ne peuvent plus émettre leurs propres règles, ni déroger aux règles communes ou imposer des exigences supplémentaires aux constructeurs, ni conclure des accords avec des pays tiers.

Je tiens à souligner que l'expertise des autorités nationales est et reste reconnue, et, que dans le cadre d'accords de sous-traitance passés avec l'Agence, les autorités nationales lui apportent leur soutien pour les activités de réglementation, de certification et de normalisation.

Où en est le recrutement ?

Le personnel d'encadrement de l'Agence a été recruté progressivement en 2003 et 2004. Le recrutement des autres personnels a ensuite été entrepris au sein de chaque direction, en fonction du plan d'établissement inclus dans le budget de l'Agence et des règles de recrutement en vigueur. Il faut noter que l'aéronautique est un secteur où l'expertise disponible est moindre que les besoins. Le recrutement de certains profils peut entrer en concurrence directe avec l'industrie. Il faut aussi noter que l'annonce de la localisation de l'Agence à Cologne a été plutôt mal perçue et limite la capacité de recrutement. Les plus grandes difficultés sont en particulier rencontrées avec les experts britanniques dont les compétences sont pourtant indispensables à l'Agence.

L'Agence comptait un seul agent temporaire au 31 décembre 2003, le Directeur Exécutif. L'objectif pour 2004 était d'atteindre à la fin de l'année les 95 agents temporaires qui étaient accordés par le plan d'établissement. Les très grands efforts consentis dans le domaine du recrutement auront permis d'effectuer le recrutement du nombre souhaité de personnels. Malheureusement, l'Agence est confrontée à quelques démissions induites par le déménagement à Cologne qui risquent de ne pas être remplacées d'ici la fin de l'année.

Il faut noter que quelques 17 nationalités sont représentées à l'Agence réparties à tous les niveaux de postes.

Où en est le budget 2004 de l'Agence ?

Les ressources financières de l'Agence sont essentiellement de deux ordres : la contribution européenne et les redevances levées sur l'industrie en contrepartie des services de certification qui lui sont fournis.

Le budget initial de 2004 prévoyait un montant significatif de redevances: celles-ci n'ont pas été perçues parce que le règlement de la Commission nécessaire à cet effet n'était pas et n'est toujours pas adopté. Ceci n'a pas perturbé le fonctionnement de l'Agence dans la mesure où ces redevances auraient servi à payer les tâches de certification effectuées par les autorités nationales au profit de l'Agence. Or ces autorités ont travaillé gratuitement vis à vis de l'Agence et ont continué à mettre en oeuvre leur propre système de financement.

La contribution européenne a permis de couvrir l'ensemble des dépenses 2004 de l'Agence.

En ce qui concerne le budget, je voudrais indiquer une nouvelle fois que la distinction entre dépenses administratives (titre 1) et dépenses opérationnelles (titre 3) faite par la Commission budgétaire du Parlement n'est pas pertinente pour une agence comme la nôtre. En effet, à partir du moment où une part importante des tâches opérationnelles est effectuée par les personnels de l'Agence, les salaires de ces personnels sont des dépenses opérationnelles bien qu'elles soient comptabilisées au titre 1. Et plus l'Agence recrutera d'experts, plus elle internalisera les tâches, plus le titre 1 augmentera au détriment du titre 3.

Le déménagement vers Cologne

Suite à la décision prise lors du Sommet européen de décembre 2003 sur le siège de plusieurs agences, le siège définitif de l'Agence se situe à Cologne. L'Agence a décidé de déménager dès que possible tant que ses effectifs étaient encore réduits. Le fait d'offrir des conditions de travail stabilisées permet au personnel de se consacrer à ses tâches et d'éviter les inquiétudes liées à une situation incertaine.

Avec l'aide des autorités allemandes, l'Agence a choisi un bâtiment encore en construction permettant d'abriter la croissance prévue du personnel pendant quelques années, et aisément accessible. Un accord administratif a été signé avec les autorités allemandes, définissant les modalités de l'aide qu'elles apportent à l'Agence pour son installation, à savoir le remboursement du loyer pendant une certaine période, la fourniture gratuite de l'ensemble du mobilier et une aide limitée dans le temps pour le financement des études des enfants des personnels dans des institutions internationales. Un accord de siège est également en cours de discussion avec les autorités allemandes et bientôt finalisé.

Les premiers personnels arrivés à Cologne sont installés dans ce nouveau bâtiment depuis le 1^{er} juillet 2004, et depuis, la plupart des embauches ont été effectuées directement à Cologne. Au 1^{er} octobre quelques 30 personnes travaillent pour l'Agence dans ses bâtiments de Cologne.

Le déménagement des personnels travaillant aujourd'hui à Bruxelles est organisé pour la fin octobre, si bien que l'Agence sera complètement implantée à Cologne au 3 novembre 2004.

Pour terminer, deux enjeux à court terme

Le premier est relatif au budget 2005 et plus généralement à l'avenir de la contribution européenne.

Le second concerne la réussite des grandes certifications en cours en particulier celle de l'Airbus A380.

Les amendements proposés par la Commission du budget qui consistent à n'assurer à l'Agence pour 2005 que le montant de la contribution de 2004, le reste de la subvention demandée étant mis en réserve, n'est bien sûr pas acceptable. Ils ne donnent pas les ressources nécessaires pour maintenir l'Agence à son niveau actuel de personnel et a fortiori ne permettent aucune croissance des effectifs. C'est donc une menace extrêmement grave vis-à-vis du développement de l'Agence.

D'une façon générale les Agences ont besoin de visibilité sur leurs ressources à court et moyen terme pour mener leur politique et ne doivent pas être soumises à de telles incertitudes.

Cette remarque m'amène à deux sujets de préoccupation : la pérennité de la subvention et la possibilité de constituer une réserve financière.

Le maintien d'une subvention européenne est indispensable pour payer les tâches de réglementation, d'inspection et de normalisation qui ne sont pas des services rendus directement à l'industrie. Si le Règlement de base n'est pas suffisamment clair sur ce point, il est nécessaire de l'amender rapidement pour qu'aucune incertitude ne subsiste. Des voix s'élèvent déjà pour critiquer le système de redevances payées par l'industrie au prétexte que les industriels américains ne payent pas de telles redevances. La charge financière pour l'industrie augmenterait sensiblement si la totalité du budget de l'Agence provenait des redevances.

La modification du Règlement financier pour permettre la constitution d'une réserve financière me paraît indispensable car les redevances vont fluctuer dans le temps en fonction de l'activité aéronautique et seront versées avec un certain décalage par rapport aux dépenses réelles de l'Agence. Cette réserve sera donc destinée à lisser les ressources annuelles et augmentera sensiblement la confiance dans les budgets.

En ce qui concerne les grands projets de certification en cours, je dirai quelques mots sur l'Airbus A 380 qui est évidemment le projet majeur. Cette certification se passe jusqu'à présent très bien et l'objectif de mars 2006 me paraît devoir être tenu. Il y a encore beaucoup de travail à faire mais aucune inquiétude particulière à avoir.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, j'ai conscience d'avoir été un peu long dans cette présentation. Je vous remercie pour votre attention et suis évidemment prêt à répondre à vos questions.
