



PATRICK GOUDOU
DIRECTEUR EXECUTIF DE L'AGENCE EUROPEENNE
DE LA SECURITE AERIENNE

SEMINAIRE SUR LE CIEL UNIQUE EUROPEEN
BRUXELLES, LE 8 OCTOBRE 2008

Monsieur le Vice Président,
Mesdames et Messieurs les Parlementaires,
Chère Jacqueline,
Mesdames et messieurs,

Je vous remercie de me donner l'occasion de présenter les vues de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne sur son futur rôle en matière d'ATM/ANS devant un forum de cette qualité.

Comme son nom l'indique la mission de notre agence est la sécurité aérienne. Cette mission est d'une grande importance pour les citoyens européens. Nous nous y consacrons totalement. De ce fait, le rôle que nous envisageons en matière d'ATM/ANS est limité à la sécurité. Faire des arbitrages entre la sécurité et d'autres composantes telle la capacité n'est pas notre rôle. Mais nous devons être à même d'informer les décideurs politiques des conséquences sur la sécurité aérienne des décisions prises par ailleurs.

La sécurité aérienne est un tout. Le monde est de plus en plus intégré et le secteur aéronautique n'échappe pas à la règle. Il constitue un véritable réseau cohérent et les interactions entre les différentes composantes sont multiples. L'objectif qui nous est fixé est un haut niveau uniforme de sécurité aérienne en Europe.

Pour l'atteindre, la réglementation de la sécurité aérienne doit être efficace et performante. Elle doit être faite par un réglementeur indépendant unique à même d'assurer la cohérence des divers règlements et leur conformité avec les obligations des Etats Membres envers l'OACI. Un réglementeur unique représente aussi un avantage important pour les personnes et organisations réglementées du fait de l'homogénéité et de l'unicité de ses demandes.

Dans cette approche globale de la sécurité aérienne il est normal que soit confiée à l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne la réglementation de la sécurité des aéroports et de l'ATM/ANS en complément de ce qui lui incombe déjà pour les aéronefs, les opérateurs et les pilotes. L'Agence couvrira alors entièrement la chaîne de la sécurité aérienne. La proposition législative déposée en juin par la Commission pour la suite du développement du Ciel Unique Européen, dont la sécurité est un élément essentiel, va dans ce sens.

L'Agence devra préparer en temps opportun les règles de mise en œuvre relatives à l'ATM/ANS.

Le premier objectif sera une harmonisation de ces règles avec les règlements Ciel Unique Européen pour que le corpus réglementaire n'ait ni failles ni duplications. Bien entendu, la législation Ciel Unique existante servira de base et en particulier les ESARRs (EUROCONTROL Safety Regulatory Requirements) d'EUROCONTROL qui y ont été transposés. Cela sera fait en coopération avec l'entreprise conjointe SESAR en tant que fournisseur de l'infrastructure ATM européenne et avec EUROCONTROL en tant qu'architecte de l'ATM.

L'Agence et EUROCONTROL ont développé une coopération fructueuse depuis deux ans et je suis sûr que cela va continuer. L'Agence souhaite aussi trouver rapidement un accord de travail avec SESAR pour que ses

résultats soient validés d'un point de vue réglementaire aussitôt que possible.

L'autre objectif de l'Agence sera de s'assurer que la réglementation est bien proportionnée aux risques. Elle a la volonté constante d'être un « light regulator » pour, par exemple, ne pas imposer aux petites organisations des exigences exagérées qui pourraient les mettre en péril. Cette condition étant remplie, l'Agence considère que les règles communautaires devraient couvrir l'ensemble des organisations petites et grandes pour assurer à chacune d'elle dans son domaine une uniformité de traitement et une compétition équitable.

Bien entendu, il faut rappeler que cette nouvelle réglementation européenne viendra se substituer aux réglementations nationales existantes et ne constituera donc pas une « couche » supplémentaire.

Notre agence fait partie d'un système, le système européen de sécurité aérienne. Les autorités nationales des Etats membres y jouent un rôle important aux côtés de l'agence. La répartition des tâches entre l'Agence et les autorités aéronautiques des Etats membres est établie conformément au principe de subsidiarité qui veut que l'efficacité des actions soit le critère pour décider ou non d'une centralisation.

En application de ce principe, l'Agence n'effectuera aucune certification dans le domaine ATM/ANS. Je suis personnellement très attaché à cette étroite coopération entre l'Agence et les autorités nationales et je m'efforcerai de développer dans les nouveaux domaines qui nous sont confiés le partenariat fructueux qui s'est construit en matière de navigabilité.

Enfin, en matière d'ATM/ANS comme pour le reste de ses compétences, l'Agence assurera aussi sa mission traditionnelle de « standardisation » des Etats membres si utile pour que la réglementation européenne soit appliquée de façon uniforme et pour faire progresser la

sécurité dans l'ensemble de l'Union en promouvant les meilleures pratiques.

Pour terminer, en ce qui concerne la dimension pan-européenne que nous souhaitons tous conserver, je voudrais rappeler que notre système n'est pas limité aux Etats membres de l'Union Européenne. Certains des Etats membres de l'Agence ne font pas partie de l'Union et d'autres Etats devraient suivre.

Je vous remercie de votre attention.