

# QUESTIONS/RÉPONSES

AVEC **Alain LEROY** Chef du département certification de l'EASA (Head of Aircraft Product Certification)

## « NOUS VOULONS OFFRIR UN SYSTÈME ADAPTÉ POUR **RELANCER L'AVIATION LÉGÈRE** »

**L'EASA (European Aviation Safety Agency, pour Agence européenne de la sécurité aérienne) assure depuis septembre 2003 l'autorité générale de l'Aviation civile pour l'Union européenne.** Ce rôle était auparavant tenu indépendamment par les Aviations civiles de chacun des États, en l'occurrence la DGAC en France. L'Agence, qui avait continué jusqu'en 2005 à vouloir appliquer l'aviation légère les recettes établies pour l'aviation lourde (cf. Aviasport de mai 2005), a opéré l'an dernier vis-à-vis de nos activités un complet renversement, matérialisé par la publication d'un « Projet de proposition d'amendement », dénommé dans son jargon une A-NPA (pour advance notice of proposed amendment). L'A-NPA14-2006, titrée « Concept pour une meilleure réglementation de l'aviation générale », a été publiée le 16 août dernier, pour être commentée pendant deux mois (cf. Aviasport de janvier 2007). Ce document expose rien moins qu'un cadre radicalement nouveau pour nos activités, avec des certifications très allégées pour de futurs avions légers, et des licences de pilotes simplifiées réservées aux loisirs. Alain Leroy nous en précise les enjeux.



© Gabriel GAVARD

**Aviasport - L'EASA a beaucoup communiqué à Aero à propos de l'évolution signifiée par l'A-NPA14-2006, qui marque un changement radical d'orientation de l'EASA. Comment l'Agence a-t-elle opéré une telle évolution ?**

**Alain Leroy :** Depuis l'établissement de l'EASA, nous étions conscients qu'une réflexion de fond devait être menée pour permettre une évolution du cadre réglemen-

taire et l'adapter à l'aviation générale, qui est handicapée par un système trop lourd. Tous les acteurs se sont unis pour convaincre les politiques qu'il fallait agir, sous peine d'asphyxie de l'activité dans ce secteur. Les contacts avec les praticiens de l'aviation légère et leurs représentants comme avec les autorités nationales des Aviations civiles montraient qu'une révision complète des règles de navigabilité était à opérer en priorité.

L'initiative a pu être prise il y a un peu plus d'un an, quand nous avons eu le top de lancement pour ce titre de l'A-NPA : « Concept pour une meilleure réglementation de l'aviation générale ».

Nous avons là une chance unique de créer un concept d'ensemble à partir d'une feuille blanche, en tentant d'imaginer tout ce qui pourrait être fait pour revitaliser et relancer le secteur de l'aviation générale, surtout au profit de l'aviation la plus légère, qui est incontestablement le point d'entrée à toute activité aéronautique ultérieure. Cette réflexion de fond a été lancée en suivant différents axes de travail, essentiellement au niveau des certifications, du suivi de navigabilité et des licences (sans oublier les règles opérationnelles).

**Comment avez-vous procédé ?**

Un groupe de travail, composé principalement de représentants d'Europe Air Sport, de l'IAOPA, des autorités nationales et de l'Agence, a été créé pour déterminer un cadre global pour les appa-

reils et des licences du futur. Le titre « Concept pour une meilleure réglementation de l'aviation générale » résume parfaitement son orientation : nous devons élaborer des systèmes plus légers et moins « bureaucratiques » adaptés aux besoins spécifiques de l'aviation générale, et tout particulièrement de sa branche la plus légère. Des réflexions dépassant les limites de l'approche conventionnelle ont été menées, qui nous ont permis de progresser, notamment vis-à-vis de la quantification des indicateurs de sécurité et des précurseurs d'accidents en aviation légère.

**Quelle réflexion a été suivie, vis-à-vis de la sécurité des aéronefs concernés ?**

La démarche réglementaire avait jusque-là tendu à alourdir les processus et les « exigences » des certifications, alors que différentes études corroborées par les comptes rendus d'accidents disponibles montrent que la conception des machines est très rarement une cause primaire d'accident. L'impact avec le sol sans perte de