

on voudrait passer à 600 kg sans changement profond de tel ou tel système en place dans tel ou tel pays de l'Union... puis on s'inquiète quand l'EASA offre 1000 kg dans des conditions pratiquement équivalentes (sans considérer le bénéfice d'un « vrai » certificat de type, si nous gagnons notre pari de refondre l'ensemble du système). Nous travaillons à plus long terme. Je tiens à souligner que tous les membres du groupe ont parfaitement intégré cette donnée et s'investissent énormément dans cette activité, ce qui nous permet de travailler dans une très bonne atmosphère et de réaliser de réels progrès lors de nos réunions, qui sont quasi mensuelles. Les producteurs d'ELA pourront exporter aux USA dans le cadre des LSA et produire pour l'Europe d'autres appareils plus innovants. L'espace réglementaire sera plus ouvert. Cette frilosité est parfois étonnante, face aux propositions novatrices...

Quels délais sont prévus pour la mise en place de ces nouveaux cadres ?

Comme vous le savez, notre programme de travail est extrêmement tendu : de juin à septembre 2007, les NPA (notice for proposal amendment - NDLR) concernant la simplification de la Part-M et de la Part-21 (certifications de conception et de production - NDLR.) pour les appareils de moins de 2000 kg, l'intégration des certifications simplifiées pour les ELA de moins de 1000 kg et le cadre de la nouvelle licence allégée R ou L-PPL seront mises en consultation sur notre site, et ouvertes aux commentaires. Ces commentaires seront ensuite pris en compte et traités à travers un CRD (Comment Response Document). Ce CRD sera un des éléments clef pour soutenir les textes définitifs qui seront établis entre octobre et décembre 2007 sur la base des NPA et des commentaires. En tenant compte du délai pour accord des états membres et de celui de décision de la Commission, nous visons une entrée en vigueur du nouveau cadre dans environ un an. Les constructeurs, en particulier, pourront immédiatement postuler pour des ELA/LSA.

On s'inquiète en France, où l'aviation légère et en particulier la formation au pilotage sont liées au tissu associatif des aéro-clubs, du vocable « commercial » utilisé dans les textes de la Commission pour qualifier nos activités. Quel avenir réserve l'Europe à nos structures à but par définition non lucratif ?

La culture européenne de l'EASA, forcément globale, provoque l'utilisation de mots-clés dont les définitions et les répercussions ne sont effectivement pas encore très claires. Les débats autour du mot « commercial » sont toujours épineux, tout comme ceux autour des mots « assessment », « complex aircraft », « recreational » ou « medical ». Les problèmes que provoque cette dialectique concernent surtout les licences, donc l'humain, plus que la conception et les certifications, c'est-à-dire la machine, sur laquelle nous sommes aujourd'hui beaucoup plus avancés dans nos travaux.

Il y a dix ans, les USA lançaient en fanfare, et avec d'importants moyens, une énorme campagne de revitalisation de leur aviation générale. Les résultats ne sont pas à la hauteur des promesses de l'époque. L'Europe va-t-elle mieux réussir ?

La mission qui nous a été confiée est de créer une « meilleure réglementation pour l'aviation générale ». Notre objectif est de relancer ce secteur de l'industrie en offrant un système qui lui est adapté tout en restant conforme aux exigences du droit communautaire. Il est clair que nous nous devons d'utiliser le cadre légal au maximum de ses possibilités pour répondre à ce challenge.

Craignez-vous que certains États membres puissent néanmoins vouloir vous freiner, pour des raisons de chapelle ou d'intérêts locaux, et exiger par exemple de conserver le monopole de leurs compétences d'autorités nationales ?

Vous craignez sans doute de voir des États membre s'opposer par exemple

au concept de « qualified entity », comme cela est déjà arrivé aux « assesment bodies ». Ce scénario est très peu probable, puisque l'EASA détient maintenant la responsabilité légale de ses certificats et que les autorités nationales agissent de fait en tant qu'entités qualifiées pour le compte de l'Agence. Je tiens à souligner que dans le cadre de nos réflexions avec les autorités nationales sur la conduite des activités qui sont dans le domaine de compétence de l'Agence, nous lançons de plus en plus de missions communes dans le

cadre de partenariats avec ces mêmes autorités nationales. Nous tenons essentiellement à promouvoir certains travaux de proximité au niveau national, et ce tout particulièrement en aviation générale, où cette notion peut aller jusqu'à la complète « sous-traitance » de projets de certification. Et n'oublions pas que l'EASA intègre aujourd'hui de nombreux promoteurs de l'aviation légère, à commencer par son Directeur exécutif qui a donné les grandes lignes de notre action lors de son discours d'ouverture d'Aero 2007.



Zoom

Reconstruire l'aviation générale

■ ■ ■ Dans son discours d'ouverture du Salon Aero de Friedrichshafen, Patrick Goudou, le Directeur exécutif de l'EASA a tenu à rappeler « L'aviation générale est une priorité pour l'EASA. Près de 75 % des certificats de type que nous avons délivrés concernent des appareils de ce secteur », il a ainsi marqué l'affirmation officielle de la volonté de l'Agence de revitaliser l'aviation générale (*). « Des procédures de certification simplifiées, des règles de suivi adaptées et de nouvelles licences vont contribuer à relancer l'aviation générale » a-t-il précisé. Installée à Cologne, l'EASA emploie près de 300 experts et responsables issus de tous les pays européens. Elle prévoit d'en employer environ 500 en 2010. Mais, face à l'enjeu de reconstruire l'aviation générale, elle n'aligne encore qu'une équipe réduite pour conduire, par exemple, ses activités de certification. On se souvient que les USA avaient consacré des millions de dollars à la revitalisation de leur aviation. Le programme européen, plus réaliste, est aussi plus modeste. Mais l'investissement de quelques individus, aussi motivés et actifs soient-ils, ne pourra suffire très longtemps ! ■

(*) L'EASA limite dans ce contexte le cadre de l'Aviation générale aux activités non-commerciales et aux appareils non complexes, en l'occurrence les avions à pistons ou à turbines de moins de 5,7 tonnes pouvant embarquer 9 passagers au maximum, et les hélicoptères de moins de 3,2 tonnes pouvant embarquer 5 passagers au maximum.