

INTERVENTION DU GENERAL BRUNO CLERMONT
PETIT-DEJEUNER RACAM
6 FEVRIER 2013

« POINT DE CIEL UNIQUE EUROPEEN »

Pour ceux qui n'ont pas assisté au dernier RACAM¹ du 24 mai, intitulé « un ciel pour tous », je souhaite commencer par (1) quelques rappels sur CUE, puis je ferai (2) le point des évolutions de ce dossier complexe dans les derniers mois et de ses perspectives avant de conclure sur ce que j'appelle (3) le besoin pour les aviations militaires d'un Ciel militaire européen, dont (4) la question de l'intégration des drones militaires MALE/HALE illustre pleinement la nécessité et me servira de conclusion.

1/ RAPPELS SUR CUE

CUE est la conséquence d'une double cause : une cause mondiale et une cause européenne

- au niveau mondial, le transport aérien est confronté à l'obsolescence du concept de contrôle aérien basé depuis 60 ans sur le couple détection radar et contrôle par un contrôleur aérien via une transmission radio. Ce système n'est pas capable de faire face à l'accroissement inévitable du trafic commercial, qui malgré la crise économique atteindra plus de 50 millions de vols par an dans les 15 prochaines années ; il faut donc changer de concept. La modernisation de l'ATM mondiale est une exigence pour les USA également qui ont lancé le programme NEXTGEN. L'UE a lancé le programme SESAR, bien connu de tous, qui est le volet technologique de CUE. Ces deux programmes constituent les deux principales briques de la modernisation de l'ATM au niveau mondial
- la 2^{ème} cause, ne concerne que les Européens : il s'agit de ce que la Commission appelle la « fragmentation des espaces aériens européens ». Celle-ci prend deux formes qui pénalisent la performance européenne et entraînent un coût du contrôle aérien européen double de celui des USA : d'une part les routes aériennes ne sont pas directes car elles se heurtent à la géographie des frontières nationales – mais aussi à celle de politiques nationales de redevances aéronautiques - et d'autre part l'UE est fortement pénalisée par le nombre de centres de contrôle en route qui s'élève à plus de 60 pour une quinzaine seulement aux USA, et cela pour un espace aérien de taille équivalente (10 à 11 millions de km²). Cette « fragmentation » entraîne des surcoûts de l'ordre de 5 milliards d'euros/an. Ce surcoût pénalise fortement la compétitivité de l'aviation civile européenne dans son ensemble et, en pleine mondialisation, fragilise notre économie.

Je rappelle enfin les 4 objectifs quantitatifs de CUE : capacité de contrôle x 3, sécurité x 10, coût du contrôle – 50%, effets sur environnement – 10%. A cette fin les EM ont adopté deux paquets réglementaires CUE celui de 2004 et celui de 2009. La CE envisage l'adoption d'un 3^{ème} paquet CUE en 2013, j'y reviendrai.

En conclusion de cette première partie, il faut souligner que la mise en œuvre de CUE est avant tout une décision politique au cœur de la construction européenne. CUE s'inscrit d'abord dans la volonté de créer un marché unique et compétitif pour l'aviation commerciale, marché qui dépasse largement les frontières de l'UE car, selon la Commission, il vise à toucher plus de 55 pays et une population d'1 milliard d'habitants. La dimension militaire en est écartée de fait car elle appartient à la compétence exclusive des Etats. La réalité est tout autre. Il n'existe pas un domaine de CUE qui n'impacte pas l'aviation militaire.

¹ Rencontres aviation civile - aviation militaire

2/ EVOLUTIONS ET PERSPECTIVES DE CUE

Le plus simple est de regarder l'évolution de chacun des piliers de CUE, selon le découpage en « 4 piliers » adoptés par la Commission :

- le pilier performance de CUE constitué des FAB et le rôle de gestionnaire de réseau confié à Eurocontrol (performance)
- le pilier SESAR, pilier technologique de CUE
- le pilier sécurité aérienne confié à l'AESA
- et enfin le pilier des « règles de mise en œuvre » (Implementing Rules) confié au SSC (Comité ciel unique)

A/ Pilier performance

Il est constitué de la fonction gestionnaire de réseau d'Eurocontrol, fonction technique très importante et complexe et de la création des 9 FAB (*Functional Air Blocks*). Je laisserai le DSNA commenter la première fonction.

S'agissant des FAB, la France appartient au FABEC qui regroupe FR, ALL, BENELUX, SUISSE. Le FABEC a été déclaré opérationnel, comme tous les autres FAB, le 4 décembre 2012. Le terme « opérationnel » paraît exagéré puisque voilà ce que disait le 12 décembre 2012 le commissaire Sim Kallas en charge des transports, après avoir mis en garde fréquemment les Etats sur l'importance de réussir les FAB : *« il est à présent clair que les FAB ne sont pas encore véritablement fonctionnels. Soit ils suivent encore les frontières nationales soit il n'y a pas eu d'optimisation du nombre de centres de contrôle aérien – ou les deux. Il est totalement inacceptable d'avoir des FAB « vides » qui n'existent que sur le papier. Nous sommes encore loin de l'objectif ».*

Pour sortir de cette impasse, les ANSP du FABEC ont commandé une étude à Mc Kinsey. Les conclusions de cette étude ont fait l'objet d'une restitution en comité réduit. Des propositions concrètes sont attendues. Cet « échec » des FAB, pour la Commission, est la principale cause de l'adoption annoncée d'un 3^{ème} paquet réglementaire CUE.

B/ Pilier SESAR

Lancé en 2006, le pilier SESAR est un programme de R&T d'un montant de 1,9 Mds d'euros qui va débiter sa phase de déploiement en 2014. Pour celle-ci, deux processus ont été initiés :

1. en attente de la mise en place de la structure de gouvernance du déploiement de SESAR, un IDSG (interim deployable steering group) a été mis sur pied par la Commission avec pour mission de lancer un plan intérimaire de déploiement (IDP) qui regroupe les améliorations disponibles à déployer dans les 2 ans. Celles-ci ne sont pas issues de SESAR à proprement parler mais des travaux conduits de longue date par Eurocontrol (ESSIP).
2. le 2eme processus est le PCP – pour Pilot Common Project – qui vise à définir les technologies déployées sur la base des travaux des 300 SESAR WP. C'est dans ce cadre que la DGAC a créé en mars 2012, le Comité de concertation SESAR France (CCSF) qui réunit autour de la DGAC et de la DSNA, les opérateurs nationaux (air France, aéroports de paris), les industriels français (Airbus, Thales, Dassault) mais aussi le GIFAS et la DSAÉ pour la défense.

La Commission doit arrêter prochainement la structure de gouvernance du déploiement de SESAR qui comportera 3 niveaux ; parmi ceux-ci le niveau 2 qui correspond à celui du « *deployment manager* » est le plus disputé. Il devrait être confié à « l'industrie » dans des modalités non encore arrêtées.

Un autre débat concernant SESAR concerne le financement de la 2^{ème} phase de R&D qui se prolongera jusqu'en 2017/2018.

A partir de 2014, seront donc menés de front la poursuite du programme de R&T SESAR au moins jusqu'en 2017, et sans doute bien au-delà, et le déploiement de SESAR dont la durée est annoncée jusqu'en 2035.

C/ Pilier sécurité

C'est la mission de l'AESA. L'année 2013 est marquée par la prise effective des compétences de réglementation et de surveillance à l'AESA dans les domaines ATM/CNS et des aéroports, en

complément de celui de la navigabilité et de la formation/exploitation. Il faut souligner que la part de l'ATM dans CUE s'élève au moins à 80% et que, en dehors de la SESAR JU pour la R&T et des quelques experts de la Commission, la compétence ATM/CNS est exclusivement dans les Etats et dans Eurocontrol.

A la différence des deux domaines précédents, vierges en quelque sorte de toute organisation structurée, cette prise de responsabilité par l'AESA se heurte à la place et à la mission traditionnelle de l'agence Eurocontrol, qui depuis sa création en 1963 a pour mission de renforcer la sécurité de l'ATM, d'en harmoniser les règles entre Etats, ceci sans véritable pouvoir de contrainte. Ce n'est pas le cas de l'AESA dont les travaux sont transformés par la Commission en règlements contraignants. Il se trouve qu'Eurocontrol a une autre vertu, que n'a pas l'AESA, celle d'assurer la compatibilité en matière de normes ATM/CNS non seulement entre aviations civiles mais aussi entre aviations civiles et militaires. Ce point est important. Il doit toutefois devenu nécessaire d'insérer une « cellule militaire » au sein de l'AESA afin de garantir la compatibilité entre règles civiles et militaires. L'AESA a d'ailleurs fait une proposition en ce sens.

Les Etats de l'UE (27) et d'Eurocontrol (40) ont donc estimé nécessaire de clarifier les relations entre les deux organisations. A cette fin, l'UE et ECTL ont signé le 20 décembre 2012, un accord à haut niveau. Cet accord permet à la Commission, mais aussi à l'AESA, d'utiliser toutes les compétences/expertise d'Eurocontrol en matière ATM/CNS. La façon dont ce « transfert de compétences » va s'effectuer fait l'objet de vues divergentes.

La Commission a avancé l'idée d'une transformation de l'AESA en « EAA » (« *European Aviation Authority/Agency* ») laissant entendre qu'Eurocontrol pourrait ne plus conserver que sa dimension fonctionnelle de gestionnaire de réseau. Dans ce scénario, le transfert de personnels d'Eurocontrol dans l'AESA se heurte à plusieurs problèmes dont celui du financement, la solution de transfert d'une partie des redevances aéronautiques à l'AESA n'ayant pas reçu de soutien de la part des Etats. En tout état de cause, la prise de responsabilité par l'AESA du domaine totalement nouveau pour elle de l'ATM ne se fera pas sans difficulté et ce, d'autant plus, que les toutes les agences européennes sont soumises à une cure d'austérité imposée par la Commission.

D/ Pilier règles de mise en œuvre (IR)

Je ne m'étendrai pas sur ce pilier pourtant important si ce n'est pour rappeler que 2013 est l'année du vote de deux IR très importantes : SERA (Single European Rules of the Air) et PBN (Performance Based Navigation), sans compter la structure de gouvernance du déploiement de SESAR. La PBN va imposer le retrait des VOR, NDB et ILS de catégories 1 à l'horizon 2020. Cela pose des problèmes propres aux militaires qui vont devoir équiper leurs flottes progressivement de capacités SBAS et autres GBAS.

Conformément au principe des Air Block System Units – ASBU – validés par les Etats au cours de la 12ème Conférence de navigation aérienne de l'OACI (ANC 12 - novembre 2012), la PBN est la priorité de la modernisation de l'ATM mondial.

En résumé de cette 2^{ème} partie, le bilan de CUE est plutôt mitigé, pour la Commission, en particulier parce qu'elle considère que la mesure emblématique des FAB n'a pas tenu ses promesses mais aussi parce que SESAR tarde à délivrer des technologies utiles, cost-effective et industrialisables.

Aussi comme elle en a menacé à plusieurs reprises les Etats, la Commission prépare l'adoption d'un 3^{ème} paquet réglementaire qu'elle a baptisé pudiquement SES II+, et ceci dès 2013. Et même si son contenu reste encore à définir, son principal objectif est de faire fonctionner les FAB.

Pour cela, la Commission a adressé en octobre 2012 un questionnaire sur CUE aux Etats mais aussi à tous les citoyens européens. Sur la base des réponses à ce questionnaire, le Conseil économique et social européen (CESE) a été chargé de faire une analyse d'impact. Il a organisé à cette fin une réunion de consultation, le 21 janvier dernier qui a rassemblé un très grand nombre de participants de la Commission, des Etats mais aussi des agences et organisations concernées. Dans leur ensemble, les débats ont donné le sentiment que la dimension et les enjeux des aviations militaires européennes devaient être mieux pris en compte. De cette consultation il sortira sans nul doute le besoin d'un 3^{ème} paquet SES en 2013.

3/ QUID DES MILITAIRES – VERS UN « CIEL MILITAIRE EUROPEEN » ?

Je précise que dans cette partie, je vais exprimer des vues personnelles sur le besoin d'un « Ciel militaire européen ». Celles-ci n'ont aucun caractère officiel à ce jour. Elles permettent de mieux comprendre les enjeux auxquels sont confrontés les aviations militaires dans le contexte de CUE.

D'abord, quelques rappels sur l'implication des militaires dans CUE. Il faut être clair sur le sujet : CUE ne s'applique pas aux militaires. L'article 2 du règlement cadre de CUE le précise en toutes lettres : « *le présent règlement ne s'applique pas aux opérations et à l'entraînement militaires* ». C'est aussi le cas de la déclaration des Etats membres annexée à ce règlement qui commence par « *tenant compte que la réglementation SES ne concerne pas les opérations et l'entraînement militaires* »... les Etats s'engagent à « *renforcer la coopération civile-militaire* » et « *éventuellement la coopération entre leurs forces armées* »... ,...). Ceci est d'autant plus paradoxal que, ramenée aux 39 pays d'Eurocontrol, l'aviation militaire européenne représente plus de 10 000 appareils, des centaines de bases aériennes et de centres de contrôles militaires.

La DSAÉ, au travers de son expertise dans les domaines de la sécurité aérienne en général et de l'ATM/CNS et de la navigabilité en particulier, est impliquée dans chacun des piliers de CUE. Elle est d'ailleurs en charge de défendre la position du ministère de la défense dans le dossier Ciel unique. Il est tout à fait clair que les règlements CUE impactent directement les aviations militaires et ceci alors que les militaires sont officiellement « exclus » de CUE et qu'ils n'ont donc pas de place « officielle » dans le processus de décision (Conseil Transport, AESA, SSC

Où en sont les militaires dans CUE ? Pour la France, malgré ce handicap structurel majeur, nous arrivons à défendre correctement nos intérêts. Et ceci grâce au caractère exceptionnel des relations de travail et de confiance entre la Défense, la DSAÉ et les armées, et les différents acteurs de la DGAC. Il est important de rappeler qu'en France les questions de gestion des espaces aériens et d'ATM sont une responsabilité partagée entre le ministre en charge des transports et le ministre de la défense au travers de la DGAC et de la DSAÉ. Ce n'est pas forcément le cas de nombreux de nos partenaires militaires parfois dépassés par la complexité et le nombre des enjeux.

C'est sous l'impulsion M. Scheller, DGAC de 1993 à 1995, qu'a été signé le 1^{er} accord cadre entre les deux ministères. Cet accord cadre a été renouvelé fin 2010 afin de garantir que nos positions seront coordonnées avant toute décision importante de CUE.

Je ne vais pas reprendre les enjeux pour les militaires dans chacun des piliers. Je vais me concentrer sur le pilier « sécurité », celui de l'AESA car c'est celui qui avance le plus vite et qui est porteur de conséquences importantes pour les militaires. Encore un paradoxe car les militaires sont clairement exclus du champ de l'AESA.

La France est une grande nation aéronautique, du point de vue de son aviation civile, de son industrie aéronautique civile et militaire et aussi du point de vue de son aviation militaire. Elle a fait des choix exemplaires en matière de sécurité et de compatibilité avec les exigences de l'aviation civile.

La DSAÉ, proche dans son esprit et ses missions d'une « AESA militaire/étatique française », en est la concrétisation. Cette organisation n'a pas de véritable équivalent. J'ai rencontré les responsables des organisations de ce type qui se créent progressivement en Europe. Ils ne manifestent pas la même volonté de mettre en place, pour leur aviation militaire, des mécanismes autonomes de sécurité aérienne symétriques de ceux imposés à l'aviation civile par la Commission, via l'AESA. En réalité, ils ne semblent pas en avoir non plus vraiment la capacité.

La France est le seul pays qui a décidé de tenter et qui va réussir la mise en place de la navigabilité étatique de ses 1500 aéronefs d'Etat mais aussi de tous les organismes de maintenance/formation militaires/étatiques et des mécaniciens selon des normes militaires proches des normes civiles, mais de manière pleinement autonome. Pour réussir ce challenge, il faut la volonté mais aussi la compétence. Avec l'engagement exemplaire de la DGA, des armées et des sept « autorités d'emploi » concernées, nous avons les deux.

La France est le seul pays d'Europe qui certifie tous les prestataires militaires qui rendent des services à la CAG et dont les contrôleurs militaires reçoivent la licence civile européenne ; les Etats-majors comme le CFA, le COMALAT et ALAVIA mais aussi la DIRISI sans oublier les unités de contrôles

ou de soutien SIC se sont soumis à un régime de surveillance, sous l'égide de la DSAC. Pour réussir cela il faut aussi de la volonté et de la compétence. Ce dispositif, vertueux, va être étendu à la CAM.

La France est le seul pays d'Europe qui certifie selon les normes civiles ses écoles militaires de pilotage de début et spécialisés (QT) - ce qui permet à chaque pilote militaire qui sort de ces écoles de se voir attribuer une licence européenne civile en plus de son brevet militaire.

L'aviation militaire et étatique française est exemplaire. Ce modèle est exportable. Il doit être exporté.

En effet, du point de vue de ces normes de sécurité, le monde militaire est aussi fragmenté que le monde civil, alors que l'imbrication entre aviation civile et militaire est permanente et totale.

La navigabilité est un exemple de cette « fragmentation ». De nombreuses aviations militaires ont décidé de mettre en oeuvre la navigabilité, en ordre dispersé, chacune transposant à sa manière au monde militaire les normes PART de l'AESA. A ce titre, les travaux conduits par les nations, sous l'impulsion de la France et du Royaume-Uni, au sein du MAWA forum de l'AED sont exemplaires et essentiels. Nous aurons bientôt un corpus complet de normes militaires européennes de navigabilité – les EMARs – que les pays pourront intégrer dans leur réglementation nationale de manière libre et souveraine. C'est ainsi que nous sommes entrain de finaliser l'adoption de l'EMAR 145 et de l'EMAR 147 en droit français. Avec nos partenaires britanniques, nous allons spécifier la norme EMAR 145 pour le prochain contrat de soutien commun de l'A400M et la norme EMAR 147 avec nos partenaires allemands pour le centre de formation de nos mécaniciens. Pour l'EMAR 145, nous sommes en discussion avec l'Espagne qui est également prête à nous suivre, ainsi qu'avec l'Allemagne.

Nous mettons également en place des processus de reconnaissance entre autorités nationales de navigabilité qui permettront de mettre en oeuvre des synergies nouvelles en matière de maintenance. Il est illusoire, à ce stade de la construction européenne, d'imaginer une « AESA militaire », pas plus que d'ouvrir le champ de l'AESA aux aviations militaires. L'adoption libre par des Etats souverains de normes européennes militaires communes en matière de navigabilité et la mise en place d'un réseau d'autorités militaires de navigabilité nationales pourrait constituer la première brique d'un « Ciel militaire européen ».

Ce « Ciel militaire européen » doit comporter d'autres dimensions. La question de la mise en place d'une « CAM/OAT européenne » et de procédures efficaces de transfert entre pays en CAM est également une priorité pour la France. Il est aujourd'hui très difficile, voire impossible, pour un appareil militaire de traverser l'Europe en CAM/OAT, les règles de circulation aérienne militaires et les procédures de transfert en OAT étant trop différentes ou compliquées. Les problèmes de compatibilité d'OAT entre la France et ses voisins ont généré des difficultés pendant l'opération Harmattan (Libye), des dispositifs de combat provenant de nos voisins du nord, préférant traverser la France en CAG qu'en CAM/OAT, sous le regard des contrôleurs militaires. Il faut à présent faire de l'EURO OAT une priorité pour Eurocontrol. C'est la raison pour laquelle Eurocontrol, qui est une agence civile et militaire, ne doit pas disparaître dans une structure européenne purement civile, sans que les militaires ne disposent de garanties suffisantes quant à la prise en compte de leurs particularités. Une EURO OAT efficace devrait être le 2^{ème} pilier d'un « ciel militaire européen ».

Je ne développerai pas le sujet du besoin de normes militaires européennes de formation des pilotes de transport, de chasse et d'hélicoptères. Le besoin est évident, au titre de l'interopérabilité militaire et au titre de la sécurité vis-à-vis du monde civil. L'adoption de normes militaires et de licences européennes militaires de pilotes de chasse, transport, hélicoptères et drones (garantissant leur capacité à évoluer en GAT) dans des organismes de formation agréés/surveillés par des organisations comme la DSAÉ permettra de créer une dynamique européenne utile et nécessaire. Ce pourrait être un 3^{ème} pilier d'un « ciel militaire européen ».

Le succès de cette approche dépend de plusieurs facteurs. J'en cite deux : tout d'abord elle doit être portée par une vision fédératrice et constructive, un « Ciel militaire européen » adossé à la construction européenne. Elle doit aussi avoir la capacité d'associer de façon pragmatique à la réussite de ce projet, de très longue haleine, les Etats (régulateur et opérateur militaires en particulier), l'AED, Eurocontrol mais aussi l'OTAN, l'AESA et la Commission.

4/ UN CAS PRATIQUE : L'INTEGRATION DES DRONES MALE/HALE

Je conclurai mon intervention par la question de l'intégration des drones militaires MALE/HALE qui constitue, à elle seule, la justification d'un « Ciel militaire européen ».

Cette question est avant tout le problème des autorités militaires. Ce n'est ni de la Commission, ni de l'AESA que peut venir la solution. Celle-ci ne dépend pas de percées technologiques comme MIDCAS qui apportera une sécurité supplémentaire. Elle appartient aux pays « *willing and able* », c'est-à-dire ceux qui ont déjà des drones MALE/HALE et qui veulent les faire voler aujourd'hui dans leur espace national mais aussi leur faire passer les frontières européennes.

Le HARFANG, malgré des performances aéronautiques modestes, a une grande liberté d'action en France. C'est le seul drone MALE navigable en Europe (il a un certificat de type attribué par la DGA et un certificat de navigabilité attribué par la DSAÉ). Il a été autorisé à survoler Paris à l'occasion du dernier 14 juillet, ce qui ne cesse de surprendre nos partenaires américains (aucun drone de ce type n'est autorisé par la FAA à survoler une agglomération importante aux Etats-Unis). Les PREDATOR et REAPER italiens ne survolent la terre que pour rejoindre des couloirs de transit situés au dessus de zones maritimes. Etre navigable est donc une première obligation pour un drone militaire, alors que cela ne l'est pas (encore) pour un aéronef piloté. C'est une responsabilité des autorités militaires.

La 2^{ème} obligation d'intégration est de le faire voler en CAM/OAT (et pas en CAG/GAT). La France a adopté le concept de « *smart segregation* » mis en œuvre par nos opérateurs de HARFANG et nos contrôleurs militaires. Il s'agit d'activer des tronçons d'espace aérien ségrégués qui s'ouvrent et se ferment au passage du drone. Cela nécessite une coordination étroite avec les contrôleurs civils. C'est faisable dès aujourd'hui puisque les contrôleurs militaires sont en partie présents dans les CRNAs. Cela le sera totalement dans les années qui viennent puisque la CAM/OAT INDIA/IFR sera assurée en totalité par des contrôleurs militaires insérés dans chaque CRNAs, en lieu et place de leur positionnement actuel dans les CDC militaires. Ils seront assis à côté de leurs homologues civils, disposant des mêmes outils de contrôle et je le signale, car c'est une nouveauté essentielle pour la sécurité et la coordination, les contrôleurs civils visualiseront également dans leur scope les appareils militaires.

En résumé, pour que des drones MALE puissent franchir les frontières, sous contrôle militaire et en sécurité, il va falloir (1) qu'ils soient navigables sur la base de normes militaires communes, les EMAR sont là pour cela (2) qu'ils respectent des procédures de CAM INDIA harmonisées – selon le principe de la « *smart segregation* » sur la base de règles d'OAT européenne qui sont donc bien une nécessité – et (3) que la formation des opérateurs réponde à un socle de formation reconnu par les Etats. Tout cela justifie, à mon sens, le besoin d'un ciel militaire européen.

Les domaines d'harmonisation de ce « Ciel militaire européen » peuvent être élargis à d'autres piliers de CUE : la gouvernance des FAB, la coordination des positions de la communauté militaire vis-à-vis de SESAR (rôle essentiel confié à l'AED), vis-à-vis des IR, etc.

Cette approche permet de faire passer CUE d'un risque pour les militaires à une opportunité d'améliorer performance globale, sécurité et interopérabilité.

A ce titre le « CUE de la Commission » et en particulier le 3^{ème} paquet réglementaire qui s'annonce en 2013, SES II+, offre l'opportunité de donner une véritable dimension civile et militaire au CUE, avec un double but (1) renforcer l'interopérabilité et la sécurité des aviations militaires (2) renforcer la sécurité de l'ensemble de l'aviation européenne car il ne fait aucun doute que, hors zones d'opérations aériennes militaires exclusives, aviations civiles et militaires sont totalement imbriquées et que la performance et la sécurité des uns dépend de celle des autres.

Dans ce domaine, la France peut s'appuyer sur ses savoir-faire et sur la force et la cohérence de son aviation civile et militaire pour entraîner nos partenaires dans la bonne direction.