



N° 440

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LEGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 28 novembre 2007

## RAPPORT D'INFORMATION

DÉPOSÉ

PAR LA DÉLÉGATION DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE  
POUR L'UNION EUROPÉENNE (1),

*sur l'exécution des programmes européens de  
radionavigation par satellite - Galileo et Egnos  
(E 3657 et E 3691),*

ET PRÉSENTÉ

PAR MM. BERNARD DEFLESSELLES ET MICHEL DELEBARRE,

Députés.

---

(1) La composition de cette Délégation figure au verso de la présente page.

*La Délégation de l'Assemblée nationale pour l'Union européenne est composée de : M. Pierre Lequiller, président ; MM. Daniel Garrigue, Michel Herbillon, Thierry Mariani, Pierre Moscovici, vice-présidents ; MM. Jacques Desallangre, Jean Dionis du Séjour, secrétaires ; MM. Alfred Almont, Jérôme Bignon, Emile Blessig, M<sup>me</sup> Chantal Brunel, MM. Christophe Caresche, Bernard Deflesselles, Michel Delebarre, Daniel Fasquelle, Pierre Forgues, M<sup>me</sup> Arlette Franco, MM. Jean-Claude Fruteau, Hervé Gaymard, Guy Geoffroy, M<sup>mes</sup> Annick Girardin, Elisabeth Guigou, MM. Régis Juanico, M<sup>me</sup> Marietta Karamanli, MM. Marc Laffineur, Jérôme Lambert, Robert Lecou, Céleste Lett, Noël Mamère, Jacques Myard, Christian Paul, Didier Quentin, M<sup>me</sup> Odile Saugues, MM. André Schneider, Philippe Tourtelier, Gérard Voisin.*

## SOMMAIRE

---

	Pages
<b>Résumé du rapport.....</b>	<b>7</b>
<b>Zusammenfassung des Berichts.....</b>	<b>11</b>
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>15</b>
<b>I. UN PROJET AMBITIEUX CONÇU DANS UN CADRE NON DEPOURVU D'IMPERFECTIONS .....</b>	<b>19</b>
<b>A. Un système de radionavigation par satellite original destiné à répondre à des enjeux stratégiques .....</b>	<b>19</b>
<b>1) Une infrastructure à double détente .....</b>	<b>19</b>
a) <i>Egnos</i> : un programme destiné à apporter des compléments au <i>GPS</i> américain.....	19
b) <i>Galileo</i> , un système indépendant du <i>GPS</i> américain.....	20
<b>2) La possibilité pour l'Europe de faire face à différents enjeux.....</b>	<b>25</b>
a) Des enjeux stratégiques .....	25
b) Un enjeu économique : le marché considérable des usages de la radionavigation par satellite .....	26
<b>B. Les dysfonctionnements ayant hypothéqué l'exécution des programmes .....</b>	<b>28</b>
<b>1) Les limites du dispositif initial de partenariat public-privé .....</b>	<b>28</b>
a) La complexité de la gouvernance publique et privée .....	28
(1) La gouvernance publique .....	28
(2) La gouvernance privée .....	29

b) L'absence de coordination des décisions au sein du partenariat public-privé .....	30
<b>2) L'arrêt des négociations sur la conclusion du contrat de concession .....</b>	<b>30</b>

## **II. DES DISCUSSIONS DIFFICILES SUR LES PROPOSITIONS PRESENTÉES PAR LA COMMISSION .....**

**33**

### **A. Les propositions présentées par la Commission en vue de la poursuite des programmes *Egnos* et *Galileo* .....**

**33**

<b>1) Un cadre institutionnel rénové .....</b>	<b>33</b>
a) La claire définition des programmes de radionavigation par satellite .....	34
(1) L'intégration d' <i>Egnos</i> dans les programmes de radionavigation par satellite .....	34
(2) Les précisions apportées sur les modalités de déroulement des programmes .....	35
b) L'amélioration de la gouvernance publique des programmes .....	35
<b>2) Le réajustement des conditions de financement .....</b>	<b>37</b>
a) Une nécessité liée à la nouvelle configuration du partenariat public-privé .....	37
(1) Le maintien du partenariat public-privé .....	37
(2) L'accroissement du champ d'intervention du secteur public .....	38
b) La prise en charge du surcoût par le budget communautaire .....	39
(1) Le rejet d'un financement intergouvernemental .....	39
(2) Une révision ciblée des perspectives financières .....	40
<b>3) Les principes régissant la politique d'acquisition .....</b>	<b>42</b>

### **B. Les réactions contrastées du Parlement européen et du Conseil aux propositions de la Commission .....**

**44**

<b>1) L'accord sur l'objectif de la poursuite des programmes et sur son financement communautaire .....</b>	<b>44</b>
a) L'accord unanime sur la poursuite des programmes .....	44
b) La quasi-unanimité sur le financement communautaire des programmes .....	45
<b>2) Des divergences d'approche importantes .....</b>	<b>46</b>
a) Les désaccords sur la portée du financement communautaire .....	46
b) La politique d'acquisition à l'épreuve d'exigences contradictoires .....	49

<b>III. UNE ARDENTE OBLIGATION : PARACHEVER LES PROGRAMMES DE RADIONAVIGATION PAR SATELLITE.....</b>	<b>53</b>
<b>A. Un projet industriel capital pour l'avenir de l'Union européenne.....</b>	<b>53</b>
1) Un test décisif de la capacité de l'Union européenne à relever des défis technologiques majeurs .....	53
2) Un instrument contribuant à renforcer la visibilité politique et militaire de l'Union .....	54
<b>B. L'urgence à mettre en place un cadre efficace.....</b>	<b>55</b>
1) Améliorer les propositions de la Commission .....	55
a) De bonnes hypothèses de travail .....	55
b) Conclure rapidement un compromis .....	58
2) Prendre en charge les applications des programmes de navigation par satellite .....	59
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>61</b>
<b>TRAVAUX DE LA DELEGATION .....</b>	<b>63</b>
<b>PROPOSITION DE RESOLUTION .....</b>	<b>65</b>
<b>ANNEXE : Personnes entendues par les rapporteurs .....</b>	<b>69</b>



## Résumé du rapport

Il y a une dizaine d'années, l'Union européenne a décidé de mettre en place une stratégie dans le domaine de la radionavigation par satellite destinée à améliorer le *GPS* américain et à s'en rendre indépendant, grâce aux programmes *Egnos* et *Galileo*.

Pour autant, c'est au terme d'un long processus que, lors du Conseil européen du 14 décembre 2007, pourrait être adopté le cadre destiné à permettre l'exploitation de *Galileo* à partir de 2013 au lieu de 2008.

En effet, le retard de cinq années par rapport au calendrier initial a été imputable à la complexité et aux dysfonctionnements du partenariat public-privé conçu à l'origine.

Constatant que les négociations du contrat de concession n'avaient pu aboutir à des résultats raisonnables, la Commission a proposé au Conseil « Transports » du 8 juin 2007 d'en prendre acte, ce dernier ayant alors invité la Commission à présenter d'autres scénarios en vue de la poursuite des programmes.

Les propositions présentées par la Commission à l'automne visent à clarifier les modalités de déroulement des programmes grâce notamment à une gouvernance publique renforcée - la Commission jouant le rôle de maître d'ouvrage et l'Agence spatiale européenne celui de maître d'œuvre. En outre, la Communauté prend en charge le déploiement du

système *Galileo*, tandis que son exploitation pourra faire l'objet d'un partenariat public-privé sous la forme d'une concession pour la période 2010-2030.

La Commission prévoit, en second lieu, un réajustement des conditions de financement. Son choix en faveur du déploiement de trente satellites entraînerait un besoin de financement de 3,4 milliards d'euros pour l'ensemble de la période 2007-2013, soit encore un surcoût d'un montant de 2,4 milliards d'euros, puisqu'un milliard d'euros a déjà été affecté. Ces dépenses supplémentaires seraient financées grâce à une révision ciblée des perspectives financières arrêtées pour la période 2007-2013.

Enfin, la Commission a préconisé l'application d'une concurrence vigoureuse à la politique d'acquisition, c'est-à-dire à la passation des marchés publics, par le jeu, d'une part, du mécanisme de la double source, qui imposerait l'obligation de recourir à deux fournisseurs pour tous les éléments du programme et, d'autre part, du lancement d'appels d'offres réguliers.

Les discussions de ces propositions ont été difficiles, car dominées notamment par l'opposition de l'Allemagne. A la différence du Parlement européen et des autres Etats membres, l'Allemagne a plaidé en faveur d'un cofinancement par le budget communautaire et l'Agence spatiale européenne, au nom du principe du juste retour applicable au sein de cette dernière. En outre, l'Allemagne a craint que la politique d'acquisition envisagée ne lui permette pas non plus de bénéficier de l'application de ce même principe.

Le COREPER (Comité des représentants permanents) du 21 novembre 2007 est parvenu à un compromis, qui va dans le sens des demandes de l'Allemagne en organisant la concurrence, de telle sorte qu'*Astrium* - ou d'autres entreprises allemandes - puisse se voir attribuer le segment des satellites. Quant au Conseil des ministres de l'économie et des finances du 23 novembre 2007, il a décidé de financer le surcoût de 2,4 milliards d'euros, selon des modalités proches de celles souhaitées par la France, entre autres, en ne recourant à la marge sous plafond de la rubrique 2 « Conservation et gestion des ressources naturelles », à hauteur de 1,6 milliard d'euros qu'en 2007, et non plus également en 2008.

Tout en se félicitant de ces compromis, qui pourraient être approuvés par le Conseil « Transports » du 30 novembre 2007 et le Conseil européen du 14 décembre 2007, les rapporteurs soulignent toutefois qu'au-delà du lancement de la constellation de 30 satellites, la Commission et les Etats membres se doivent de mettre en œuvre un cadre propre à tirer le profit maximum du marché considérable des applications de la navigation par satellite.



## Zusammenfassung des Berichts

Vor zehn Jahren beschloss die Europäische Union die Erarbeitung einer Strategie im Bereich der Satellitenfunknavigation (GNSS), um das amerikanische *GPS* zu verbessern und sich dank der Programme *Egnos* und *Galileo* davon unabhängig zu machen.

Nach einem langen Prozess könnte auf der Tagung des Europäischen Rates am 14. Dezember 2007 der Rahmen angenommen werden, der den Betrieb von *Galileo* jedoch erst ab 2013, anstatt ab 2008 ermöglichen soll.

Dass es zu einer Verzögerung von fünf Jahren gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan kommt, ist auf die Komplexität und das nicht reibungslose Funktionieren der anfangs geplanten Partnerschaft zwischen öffentlichem und privatem Sektor zurückzuführen.

Da die Kommission feststellte, dass die Aushandlung des Konzessionsvertrags zu keinen vernünftigen Ergebnissen hatte führen können, schlug sie dem Rat „Verkehr“ am 8. Juni 2007 vor, dies zur Kenntnis zu nehmen; letzterer forderte daraufhin die Kommission auf, andere Szenarios für die Fortsetzung der Programme vorzuschlagen.

Die von der Kommission im Herbst vorgelegten Vorschläge zielen darauf ab, die Modalitäten des Ablaufs der Programme zu klären, insbesondere dank

gestärkter öffentlicher Verwaltungsstrukturen, wobei die Kommission die Rolle des Förderers und die Europäische Weltraumorganisation diejenige der Durchführungsstelle spielt. Zudem ist die Gemeinschaft für die Errichtung des Systems *Galileo* zuständig, während dessen Betrieb Gegenstand einer öffentlich-privaten Partnerschaft in Form einer Konzession für den Zeitraum 2010-2030 sein kann.

Die Kommission sieht zweitens eine Anpassung der Finanzierungsbedingungen vor. Ihre Wahl zugunsten einer Konstellation von dreißig Satelliten wird einen Finanzierungsbedarf von 3,4 Milliarden Euro im gesamten Zeitraum 2007-2013 nach sich ziehen, das sind weitere Mehrkosten in Höhe von 2,4 Milliarden Euro, da eine Milliarde Euro bereits gebunden worden sind. Diese zusätzlichen Ausgaben würden durch eine gezielte Änderung der finanziellen Vorausschau für den Zeitraum 2007-2013 finanziert.

Die Kommission hat sich schließlich für einen robusten Wettbewerb bei der Beschaffungspolitik, das heißt der Auftragsvergabe ausgesprochen, bei der einerseits auf zwei Bezugsquellen für alle Programmteile zurückgegriffen werden muss und andererseits regelmäßige Ausschreibungen durchzuführen sind.

Die Diskussionen über diese Vorschläge waren schwierig, da sie insbesondere vom Widerstand Deutschlands geprägt waren. Im Unterschied zum Europäischen Parlament und den anderen Mitgliedstaaten befürwortete Deutschland eine Kofinanzierung durch den Gemeinschaftshaushalt und

die Europäische Weltraumorganisation im Namen des Grundsatzes des gerechten Rückflusses, der in dieser Organisation zur Anwendung kommt. Außerdem befürchtete Deutschland, dass die geplante Beschaffungspolitik ihm die Inanspruchnahme dieses Grundsatzes nicht ermöglichen würde.

Der AStV (Ausschuss der Ständigen Vertreter) gelangte auf seiner Sitzung am 21. November 2007 zu einem Kompromiss, der den Forderungen Deutschlands gerecht wird, indem der Wettbewerb so organisiert wird, dass *Astrium*- oder andere deutsche Unternehmen - den Zuschlag für das Satelliten-segment erhält. Der Rat der Wirtschafts- und Finanzminister beschloss seinerseits auf seiner Sitzung am 23. November 2007, die Mehrkosten von 2,4 Milliarden Euro nach Modalitäten zu finanzieren, die den von Frankreich gewünschten in etwa entsprechen, unter anderem indem auf die Marge unterhalb der Obergrenze der Rubrik 2 „Erhaltung und Bewirtschaftung der natürlichen Ressourcen“ in Höhe von 1,6 Milliarden Euro nur im Jahr 2007 zurückgegriffen wird, und nicht auch 2008.

Die Berichterstatter begrüßen zwar diese Kompromisse, die vom Rat „Verkehr“ am 30. November 2007 und vom Europäischen Rat am 14. Dezember 2007 gebilligt werden könnten, betonen jedoch, dass die Kommission und die Mitgliedstaaten über die Errichtung der Konstellation von 30 Satelliten hinaus einen Rahmen schaffen müssen, der es ermöglicht, ein Höchstmaß an Nutzen aus dem beträchtlichen Markt der Anwendungen der Satellitenfunknavigation zu ziehen.



Mesdames, Messieurs,

En décidant il y a une dizaine d'années de mettre en place un système de radionavigation par satellite, l'Union européenne a confirmé qu'elle pouvait et se devait d'être une puissance, dans un domaine, où, grâce au *GPS*, les Etats-Unis jouissent d'un monopole depuis une vingtaine d'années.

Un tel objectif est d'autant plus légitime et impérieux que, non seulement il s'agit là d'un enjeu stratégique dont l'importance n'a cessé d'être rappelée, à juste titre, par les institutions communautaires. Mais, en outre, l'Europe – à travers certains Etats membres, dont la France qui, en la matière, a joué et joue un rôle moteur – dispose des capacités scientifiques et technologiques nécessaires propres à lui permettre d'affronter la concurrence avec les Etats-Unis ou la Russie. C'est ainsi que le système *Egnos* – précurseur de *Galileo* et déjà techniquement au point – destiné à compléter le *GPS* américain, présente de meilleures qualités techniques que ce dernier, en particulier en ce qui concerne la précision.

Pour autant, la question est posée de savoir si l'Europe est réellement en mesure de tirer efficacement parti de tels atouts. En effet, *Galileo*, qui a pour objectif de rendre l'Europe indépendante du système *GPS*, ne sera opérationnel qu'à partir de 2013 au lieu de 2008 comme prévu initialement, du fait de l'échec de la formule de partenariat public-privé retenue à l'origine.

Encore faut-il, pour ce que ce nouveau calendrier soit respecté, que les propositions de la Commission, présentées au mois de septembre 2007, soient adoptées par le Conseil et le Parlement européen. Aux termes de ces propositions, une réforme de la gouvernance de *Galileo* pourrait être mise en place, qui reposerait, en particulier, sur l'intervention de l'Agence spatiale européenne en tant que maître d'œuvre, la Commission étant maître d'ouvrage.

Quant au financement du programme *Galileo*, la Commission prévoit, du fait des retards accumulés, de porter de 1 milliard d'euros à 3,4 milliards d'euros l'investissement nécessaire pour l'ensemble de la période 2007-2013 et que financerait le budget communautaire. Le contrat de concession dans le cadre du partenariat public-privé couvrirait la période 2010-2030.

Or, il y a encore quelques jours, les chances d'aboutissement d'un accord au sein du Conseil d'ici au Conseil « Transports » du 30 novembre 2007 ou, à défaut, d'ici au Conseil européen du 14 décembre 2007, étaient incertaines, du fait de deux points de blocage.

En effet, malgré un accord unanime de principe sur la nécessité de poursuivre le programme, de fortes divergences sont apparues sur la politique d'acquisition, c'est-à-dire les modalités selon lesquelles les marchés publics pourraient être conclus. La difficulté majeure réside ainsi dans la possibilité de mettre en place un dispositif qui permettrait de concilier le respect du principe de la libre concurrence, défendu par la Commission, et le souhait des deux principaux groupes industriels - *Thales Alenia Space* et *EADS-Astrium* - de pouvoir continuer à participer à la phase d'exploitation compte tenu des compétences qu'ils avaient déjà acquises du fait des contrats dont ils sont titulaires au titre de la commande pour les quatre premiers satellites.

Le deuxième point de blocage résidait dans l'opposition – isolée – de l'Allemagne au principe du financement exclusivement communautaire, lequel ne garantirait pas, selon elle, un juste retour, à la différence d'un financement, qui s'effectuerait par la voie de l'Agence spatiale européenne, où précisément s'applique ce principe de juste retour et par le budget communautaire.

En ce qui concerne les autres Etats membres, ils refusent toute révision des plafonds des perspectives financières arrêtées pour les années 2007 à 2013 ou, tout en jugeant envisageable le réajustement des rubriques budgétaires préconisé par la Commission, ils souhaitent des clarifications.

Un tel contexte est d'autant plus de nature à renforcer les doutes sur la possibilité de poursuivre le programme que, d'une part, un rapport de la commission des transports de la Chambre des

Communes s'est prononcé, il y a quelques jours, en faveur de l'arrêt du projet, qu'il a jugé trop coûteux. D'autre part, M. Jacques Barrot, Vice-président de la Commission européenne en charge des transports, a lui-même déclaré, lors de l'entretien qu'il a eu avec les membres des deux Délégations pour l'Union européenne le 5 novembre 2007, qu'« *en tout état de cause, s'il n'y a pas de financement communautaire, le projet ne se fera pas* ».

A ce stade, les rapporteurs peuvent toutefois constater l'existence de signes annonçant une évolution plus positive du dossier. Les discussions que nous avons eues avec les autorités allemandes lors de notre déplacement à Berlin les 21 et 22 novembre 2007, ainsi que la présentation par la Commission de nouvelles propositions sur la politique d'acquisition au COREPER du 21 novembre 2007 - qui prennent davantage en considération les demandes de l'Allemagne - donnent le sentiment que des conclusions pouvaient être adoptées par le Conseil « Transports » du 30 novembre 2007, et entérinées par le Conseil européen.

Quoi qu'il en soit, nous estimons que la conclusion d'un accord au sein du Conseil et l'achèvement rapide des programmes de radionavigation par satellite constituent pour l'Europe **une ardente obligation**. Car à l'heure où la construction européenne s'engage dans un processus de relance à travers le Traité modificatif, il serait difficilement concevable - et même dramatique - que, dans le même temps, l'Union s'avère incapable de mener à bien un projet technologique stratégique de cette ampleur. Au demeurant, un éventuel échec porterait d'autant plus gravement préjudice à l'Europe qu'elle perdrait le bénéfice de son avance technologique au profit de ses concurrents. Les spécialistes n'ont pas manqué d'appeler notre attention sur le fait que les Etats-Unis déploieront le *GPS-III* en 2013, que le *Glonass* russe devrait être opérationnel d'ici à la fin de cette année. En outre, la Chine, grâce à son système *Beidou*, et l'Inde, qui projette de réaliser son propre système de navigation, ne manqueront pas, dans un avenir très proche, de s'affirmer comme de puissants concurrents de l'Europe.

Pour ces raisons, les rapporteurs soumettront une proposition de résolution à l'approbation de la Délégation, par laquelle ils présentent des orientations susceptibles de contribuer à l'élaboration d'un compromis.

Mais, auparavant, ils examineront les dysfonctionnements qui ont entravé le bon déroulement d'un programme ambitieux.

Dans un deuxième temps, ils exposeront les termes du débat difficile soulevé par les propositions présentées par la Commission en vue de relancer le programme.

## **I. UN PROJET AMBITIEUX CONÇU DANS UN CADRE NON DEPOURVU D'IMPERFECTIONS**

### **A. Un système de radionavigation par satellite original destiné à répondre à des enjeux stratégiques**

A la différence des systèmes américains *GPS* et russe *Glonass*, développés et déployés à des fins militaires, le programme européen vise à mettre en place la **première infrastructure à des fins civiles**, bien que rien n'interdise son utilisation à des fins militaires.

Cette infrastructure vise à la fois à apporter des compléments au système *GPS* par le truchement d'*Egnos* et à s'en rendre indépendant grâce au programme *Galileo*.

#### **1) Une infrastructure à double détente**

*a) Egnos : un programme destiné à apporter des compléments au GPS américain*

Ayant débuté en 1998, *Egnos* est un programme européen de navigation par satellite, qui répond aux spécifications de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et utilise des constellations de satellites américaines *GPS* et russes *Glonass*.

Comme deux autres programmes – civils – *WAAS* pour les Etats-Unis qui couvre l'ensemble des continents américains et *MSAS* pour le Japon, *Egnos* vise à remédier aux déficiences du système *GPS* liées à son origine militaire en vue de permettre le développement de ses usages civils.

*Egnos* utilise trois satellites géostationnaires et un réseau d'équipements terrestres déployé sur 43 sites localisés dans 22 pays, principalement en Europe.

C'est sur deux points majeurs qu'*Egnos* apporte des compléments au *GPS* :

- la garantie d'intégrité du service : elle est essentielle pour certains utilisateurs, notamment l'aviation civile ;

- l'amélioration de la précision de positionnement du *GPS* : elle est d'un mètre en ce qui concerne *Egnos* contre 10 mètres pour le *GPS*.

Dans le domaine de l'aviation civile, la mise en service d'*Egnos* permettra, sans attendre celle de *Galileo*, d'utiliser la navigation par satellite afin de guider les avions de manière précise et sûre dans des manœuvres critiques. Au demeurant, des essais en vol ont confirmé de telles performances.

Pour autant, l'utilisation d'*Egnos* pour les besoins de l'aviation civile n'est pas encore certifiée. Des travaux financés par l'Agence spatiale européenne sont en cours et devraient permettre de disposer d'ici au début de l'année 2009 d'un système conforme aux exigences de l'OACI et d'un opérateur qualifié.

A ce jour, le montant des investissements directs et indirects dans le programme *Egnos* est de l'ordre de 700 millions d'euros. Ils proviennent de l'Union européenne, des Etats membres de l'Agence spatiale européenne, ainsi que d'investisseurs privés – appelés aussi membres du groupe EOIG (*Egnos Operators and Infrastructure Group*)<sup>(1)</sup>, qui ont financé 52 % du projet.

b) *Galileo, un système indépendant du GPS américain*

Le programme *Galileo* de lancement d'une constellation de satellites spécialisés constitue le second volet du programme européen de radionavigation par satellite.

---

<sup>(1)</sup> L'EOIG est composé, majoritairement, de prestataires de services de sécurité et de navigation aériennes : *Aena* (Espagne), *CNES* (France), *DFS* (Agence allemande de sécurité aérienne), *DSNA* (Direction de la sécurité et de la navigation aérienne), *ENAV* (Italie), *NAIS* (Agence de sécurité aérienne du Royaume-Uni), *NAVPT* (Portugal), *NMA* (Norvège) et *Skyguide* (Suisse).

Pour l'essentiel, *Galileo* est destiné à affranchir l'Europe de sa dépendance à l'endroit d'un système militaire – le *GPS* américain – sur lequel elle n'exerce aucun contrôle.

*Galileo* se composera d'environ 30 satellites déployés dans l'orbite moyenne, qui contiendront chacun quatre horloges atomiques assurant une mesure du temps extrêmement précise. Chaque point sur terre sera vu d'au moins quatre satellites à tout moment.

A l'origine, le programme comprenait les quatre phases successives suivantes :

- une phase de définition qui s'est déroulée de 1999 à 2001, au cours de laquelle ont été dessinée l'architecture du système et déterminés les services offerts ;

- une phase de développement et de validation qui s'étend de 2002 à 2005 et qui comprend le développement des satellites et des composants terrestres du système ainsi que la validation en orbite. A cet effet, le règlement du 21 mai 2002 a créé une entreprise commune<sup>(2)</sup> « *GALILEO* » ;

- une phase de déploiement qui devait se dérouler en 2006 et en 2007, avec la construction et le lancement des satellites et la mise en place complète de la partie terrestre de l'infrastructure ;

- une phase d'exploitation qui devait débuter en 2008 et comprendre la gestion du système ainsi que son entretien et son perfectionnement constant.

La **configuration institutionnelle** retenue pour les phases de déploiement et d'exploitation diffèrait sensiblement de celui de la phase de développement. Pendant ces deux phases, la construction, puis la gestion du système devaient être confiées à un concessionnaire privé placé sous le contrôle de l'**Autorité de surveillance**, agence communautaire qui jouerait le rôle d'autorité concédante. La solution de la concession est, en effet, apparue

---

<sup>(2)</sup> Aux termes de l'article 171 du traité instituant la Communauté européenne, la Communauté peut créer des entreprises communes ou toute autre structure nécessaire à la bonne exécution des programmes de recherche, de développement technologique et de démonstration communautaires.

comme la plus appropriée pour assurer le succès du programme dans le cadre d'un **partenariat public-privé**.

L'Autorité de surveillance a été créée par le règlement du Conseil n° 1321/2004 du 12 juillet 2004 sur les structures de gestion du programme européen de radionavigation par satellite. Mise en place durant la première moitié de l'année 2005, elle a pour objet d'assurer la gestion des intérêts publics relatifs aux programmes européens de radionavigation par satellite et de jouer le rôle d'autorité concédante à l'égard du futur concessionnaire. Parmi ses missions figurent la gestion des fonds publics alloués aux programmes européens de radionavigation par satellite ainsi que le suivi de leur gestion financière.

La création de l'Autorité de surveillance a été justifiée par le fait que, pour la Commission, elle « *constitue une forme d'externalisation qui va dans le sens de la politique de simplification des modes de gestion que s'est fixée la Commission* ».

Le Conseil « Transports » de décembre 2004 a adopté l'architecture finale du programme, qui prévoit cinq services différents :

➤ *Le service ouvert*

Il serait accessible gratuitement. Ce sera l'équivalent du *GPS* actuel avec une meilleure précision, laquelle pourrait être d'une dizaine de centimètres, alors que le *GPS* offre une localisation standard de 10 mètres.

➤ *Le service commercial*

Le service commercial fournira un signal de qualité supérieure aux utilisateurs professionnels. La précision sera plus élevée que pour le service ouvert et assortie d'une véritable garantie de service. Il pourrait donc être facturé.

Le signal commercial s'adressera à des grandes entreprises : plates-formes pétrolières, instituts de géodésie, réseaux de distribution d'électricité, gestion de flotte, protection des réseaux de distributeurs bancaires et des services financiers.

➤ *Le service Sécurité de la vie (Safety of Life – SoL)*

Ce service a été développé pour des systèmes de transport, pour lesquels la continuité de l'information de navigation est essentielle, en particulier pour le transport aérien.

Le service *SoL* pourrait informer le pilote dans un délai de six secondes, si le signal fourni est incorrect. Ce service serait payant, à travers les taxes ou les redevances que percevront les autorités de l'aviation civile et les autres organismes de transport.

➤ *Le service gouvernemental : Public Regulated Service – PRS*

Le *PRS* a pour objet de fournir aux services gouvernementaux un signal fortement protégé par un système de cryptage militaire et accessible en permanence.

Les utilisateurs de *PRS* incluront, entre autres, les services gouvernementaux de sécurité intérieure, les services douaniers, la surveillance des réseaux de transport d'énergie sensible ou encore la synchronisation des moyens de communication critique.

Les forces armées pourront également utiliser le *PRS*. Les services de navigation leur sont extrêmement utiles, puisqu'ils couvrent un large éventail d'utilisations, telles que la surveillance de l'avancement des troupes ou le guidage des munitions.

➤ *Le service de recherche et de secours (Search and Rescue – SaR)*

Ce service sera employé pour localiser des signaux de détresse et lancer des opérations de secours. Il devrait permettre à *Galileo* d'améliorer le système existant *Cospas-Sarsat*. Celui-ci localise actuellement des balises de détresse dans une zone de 400 à 500 mètres. Grâce à ses 30 satellites, *Galileo* devrait fournir une localisation à l'échelle mondiale, avec une précision de dix mètres.

Le signal *SaR* ne sera pas crypté. Le prix du service sera reflété dans le coût de la balise et/ou de l'abonnement.

S'agissant du **financement** du programme *Galileo*, celui de la *phase de définition* a été assuré par le 5<sup>e</sup> PCRD.

La participation financière communautaire s'est accrue avec la phase de développement et de validation, pour laquelle elle s'est élevée à 550 millions d'euros, prélevés sur le budget des réseaux transeuropéens. S'y est ajouté un investissement d'un montant similaire de la part des Etats membres de l'Agence spatiale européenne, la plupart étant également des Etats membres de la Communauté européenne. Le 6<sup>e</sup> PCRD est intervenu également dans cette phase à hauteur de 100 millions d'euros.

Le coût de la *phase de déploiement* était estimé à 2,1 milliards d'euros. Il était prévu que ce coût serait pris en grande partie par le secteur privé. En effet, à diverses reprises depuis 2001, le Conseil a souligné que le secteur privé devait participer substantiellement au financement du projet. Plus précisément, dans les conclusions qu'il a adoptées lors de sa réunion des 25 et 26 mars 2002, il a convenu, pour le financement de la phase de déploiement, « *de s'efforcer de garantir une répartition selon laquelle un tiers au maximum provienne du budget communautaire et deux tiers au minimum du secteur privé* ». Sur cette base, le secteur privé devait prendre en charge au moins 1,4 milliard d'euros et le reste, soit quelque 700 millions d'euros, serait financé par le secteur public. En conséquence, compte tenu des financements déjà prévus par les précédentes perspectives financières, le montant du financement de la phase de déploiement supporté par le budget communautaire dans le cadre des nouvelles perspectives financières devait s'élever à 500 millions d'euros.

Le financement de la *phase d'exploitation*, qui devait débiter en 2008, serait assuré par le secteur privé. Néanmoins, compte tenu de la nature particulière du marché de la radionavigation par satellite et de la commercialisation de ses services, il a été jugé nécessaire d'apporter une part de financements publics exceptionnels pendant les premières années de la phase d'exploitation. Dans les conclusions qu'il a adoptées le 26 mars 2002 et le 9 mars 2004, le Conseil a d'ailleurs explicitement prévu l'intervention de fonds communautaires pour le financement de la phase d'exploitation. Le montant exact de la contribution communautaire ne devait être connu qu'à l'issue des négociations sur le contrat de concession, qui se poursuivront en 2005. Toutefois,

à la lumière des résultats d'une étude effectuée en 2001 et portant en particulier sur le ratio coûts/bénéfices du projet, il avait été estimé raisonnable de prévoir à ce titre une somme d'un montant de 500 millions d'euros dans les nouvelles perspectives financières.

Au total, ce sont des crédits s'établissant à un milliard d'euros, au titre des années 2007 à 2013 qu'il était proposé d'inscrire au budget communautaire et d'allouer à l'Autorité de surveillance, au titre des phases de déploiement et d'exploitation.

L'échec de la conclusion du contrat de concession, que l'on examinera plus loin, a amené la Commission à proposer une révision du cadre de financement.

## **2) *La possibilité pour l'Europe de faire face à différents enjeux***

### **a) *Des enjeux stratégiques***

Ces enjeux stratégiques touchent d'abord à la nécessité dans laquelle se trouve l'Europe de disposer de son propre système de radionavigation par satellite, qui soit indépendant du *GPS* américain. C'est bien cette exigence-là que le Conseil a soulignée en juillet 1999 :

*« La mise en place d'un système de navigation par satellite à usage civil permettra de parvenir à une indépendance accrue dans une des technologies-clés les plus importantes ». Or cette exigence d'indépendance est d'autant plus forte que les Etats-Unis peuvent dégrader ou interrompre le *GPS* dans une région donnée.*

En second lieu, il est clair que *Galileo* est un des piliers de la politique spatiale européenne et que ce pilier doit être achevé le plus rapidement possible. Car, outre la concurrence du *GPS* américain – lequel fait l'objet d'améliorations constantes – et du *Glonass* russe, qui devrait être opérationnel à la fin de cette année et mis en service en 2011, *Galileo* devra affronter dans l'avenir celle du système chinois – *Beidu*. Officiellement, ce dernier – doté de trois satellites – est dépourvu de vocation militaire. Mais en réalité, sa création répond aussi à l'objectif d'autonomie par rapport au *GPS*. Par

ailleurs, il semble déjà faire l'objet, en dépit de sa faible précision (30 mètres) d'applications militaires<sup>(3)</sup>.

Enfin, il y a lieu d'observer que l'Inde projette de réaliser son propre système de navigation basé sur sept satellites, lequel sera donc un concurrent potentiel de *Galileo*.

b) *Un enjeu économique : le marché considérable des usages de la radionavigation par satellite*

Comme le rappelle le Livre vert de la Commission sur les applications de la radionavigation par satellite présenté en décembre 2006, celles-ci touchent aux domaines les plus divers.

A cet égard, pour illustrer les perspectives économiques qui peuvent en résulter, la Commission fait remarquer que les marchés concernés croissent de 25 % par an et que trois milliards de récepteurs devraient être mis en service en 2020.

Quoi qu'il en soit, le rachat récent de *Navteq*, leader mondial des systèmes de cartographie *GPS* pour l'automobile, par *Nokia*, apporte une nouvelle confirmation de la place centrale prise par la navigation par satellite dans les technologies de l'information – ici la téléphonie mobile – et des très prometteuses perspectives de développement offertes par ce marché, que rappelle l'encadré ci-dessous.

#### **Eléments sur les marchés de la Navigation par Satellite**

**La Commission Européenne évalue les marchés de la Navigation par Satellite à plus de 450 milliards d'euros, dont 150 milliards d'euros pour l'Union.**

Les nombreuses études sur le sujet, dont le plus grand nombre de la part de cabinets anglo-saxons, confirment des chiffres importants et répondent aux questions s'agissant des « retours sur investissements », de la « *value for money* » et des « enjeux coûts-bénéfices » de *Galileo*.

EGNOS permet de plus de lancer sans plus tarder le processus de

---

<sup>(3)</sup> MM. Christian Cabal et Henri Revol, rapporteurs au nom de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, sur les *grands domaines programmatiques de la politique spatiale du futur*, février 2007, p. 157.

développement des marchés en Europe, à moindre coût, tout en confirmant la faisabilité technique de *Galileo*.

Force est de constater que les marchés des usages du *GPS* bénéficient d'une croissance à deux chiffres depuis une dizaine d'années, et de plus de 25% depuis 2000. Passant de 3 à 15 milliards d'euros depuis 2000, les prévisions ont toujours été dépassées.

Près de 150 000 brevets utilisent le *GPS* et le valorisent dans des domaines variés, tels la sécurité, les télécommunications, les transports, l'agriculture, le génie civil, etc.

Les avantages de *Galileo* tiennent, de façon incontestable, à ce qu'il apporte « la bulle de sécurité » autour de tout mobile ou personnes en déplacement (avions, trains, navires, véhicules routiers). Les enjeux sont considérables et les attentes nombreuses.

Ce que visent les systèmes « concurrents » que sont le *GPS3* (Etats-Unis), *Beidu* (Chine), *QZSS* (Japon) et les nouvelles ambitions des systèmes *Glonass* (Russie) et *Gagan* (Inde) montrent que l'Europe est sur la bonne voie et qu'il ne faut plus tarder, faute de quoi les grands standards (télécommunications notamment) et les réglementations sur la « mobilité » de demain se feront sans l'Europe. Et pourtant l'Europe représente le plus grand marché de la mobilité au monde.

Au-delà de l'explosion des usages des navigateurs dans nos véhicules, les chiffres suivants illustrent bien les enjeux de ces marchés. *Navteq* (3000 personnes) et *TeleAtlas* (moitié moins grande), deux sociétés engagées depuis une quinzaine d'années dans la réalisation de « cartes *GPS* » sans lesquelles les systèmes de guidage ne sont que de peu d'intérêt, font actuellement l'objet d'OPA. La première par *Nokia* pour un montant de 8,1 milliards de dollars (environ 6 milliards d'euros) et la deuxième par *Garmin* pour un montant de 2,3 milliards d'euros.

Et pourtant, les investissements pour réaliser de telles cartes sont importants, et ces entreprises ne sont bénéficiaires que depuis peu.

S'ajoutent à ces marchés, ceux de la sécurité et de la défense, tout aussi mondiaux et considérables, alors que le concept de transformation des Forces et d'armements intelligents repose en très grande partie sur la qualité, la fiabilité et surtout la « maîtrise » des techniques et des moyens de positionnement par satellites. Ces enjeux ne sont-ils pas à l'origine de l'ensemble des systèmes évoqués plus haut, justifiant à eux seuls les montants qui leurs sont consacrés ?

Source : *Thales Alenia Space*.

## **B. Les dysfonctionnements ayant hypothéqué l'exécution des programmes**

Ces dysfonctionnements tiennent aux limites du partenariat public-privé prévu à l'origine, lesquels ont amené la Commission à proposer qu'il y soit mis fin.

### **1) Les limites du dispositif initial de partenariat public-privé**

#### **a) La complexité de la gouvernance publique et privée**

##### **(1) La gouvernance publique**

Comparée au système *GPS* géré par le Département de la défense américain avec le soutien d'un simple département de coordination, l'architecture administrative de *Galileo* repose sur l'entreprise commune *Galileo* et sur l'Autorité de surveillance.

- *L'entreprise commune Galileo*, dont les membres fondateurs sont la Communauté européenne et l'Agence spatiale européenne, a deux missions principales. D'une part, elle dirige et coordonne les actions de recherche et de développement nécessaires. A cette fin, elle a conclu un accord avec l'Agence spatiale européenne à qui la mise en œuvre de ces actions est confiée. Elle développe aussi les activités relatives aux applications que pourra offrir *Galileo*.

D'autre part, elle dirige la procédure de sélection du futur concessionnaire privé du système. Il incombera à ce dernier de gérer les phases de déploiement et d'exploitation, d'apporter le capital privé nécessaire et d'assurer le succès commercial de l'exploitation.

- *L'Autorité de surveillance*, outre qu'elle est une agence communautaire, diffère également de l'entreprise commune *Galileo*, par le fait que son conseil d'administration est composé des Etats membres et de la Commission.

Elle est l'autorité concédante du système.

## (2) La gouvernance privée

Quant au secteur privé, à la suite de l'avis de concession pour les phases de déploiement et d'exploitation de *Galileo*, publié le 17 octobre 2003 par l'entreprise commune *Galileo*, cette dernière a accepté, moyennant le respect de plusieurs conditions, la création d'un consortium fusionné. Celui-ci résulte du regroupement des deux soumissionnaires et constitue l'unique interlocuteur de l'entreprise commune *Galileo* dans les négociations du contrat de concession. Ce consortium, situé à Toulouse, est composé de huit membres : *Aliena*, Alcatel, EADS, *Finmeccanica*, *Hispasat*, *Inmarsat*, Thales et Teleop.

Il importe d'observer que les industriels sont parvenus à l'accord suivant le 5 décembre 2005 :

- les deux centres de contrôle et de mission seraient situés en Allemagne et en Italie ;

- le siège du concessionnaire serait localisé en France, à Toulouse ; les activités opérationnelles seraient traitées au Royaume-Uni, un centre d'évaluation des performances dépendant du concessionnaire serait en Allemagne, et un autre en Italie ;

- un centre de mission et le centre de certification « *Safety of Life* » seraient situés en Espagne.

En revanche, l'accord ne couvrirait pas la localisation de l'Autorité de surveillance ni celle de son centre de sécurité, car ces décisions relèvent du secteur public. Onze villes ont fait acte de candidature à ce stade : Athènes, Barcelone, Cardiff, Rome, Strasbourg, Noordwijk, Bruxelles, Munich, La Valette, Prague et Ljubljana. La présidence finlandaise n'a pu aboutir à un accord sur ce point lors du Conseil « Transports » du 12 décembre 2006. Le sujet n'a pas été abordé pendant la présidence allemande.

Pour la Commission, une telle organisation n'est ni efficace ni propice à la prise de décision, en grande partie en raison des différends relatifs à la répartition des responsabilités et des activités liées au programme.

En outre, ce consortium, tel qu'il est composé, oriente ses activités principalement vers la construction de la constellation, alors que l'objet principal de la concession – à savoir la fourniture de services – exigerait plutôt qu'il soit dirigé par des fournisseurs de services.

*b) L'absence de coordination des décisions au sein du partenariat public-privé*

Deux hypothèses sur la base desquelles a été fondé le partenariat public-privé ne se sont pas vérifiées.

La première, formulée par le Conseil, avait postulé que le secteur privé financerait en grande partie la phase de déploiement et intégralement la phase d'exploitation, à la différence des autres Etats (Etats-Unis, Russie, Chine), dont le budget assure le financement du programme.

Or le consortium a demandé à l'Union européenne d'assumer le risque commercial, compte tenu du fait que les usages commerciaux de *Galileo* ne sont pas gratuits à la différence des signaux civils du *GPS* et que de considérables inquiétudes entourent l'utilisation du signal PRS par les autorités publiques.

En second lieu, la Commission rappelle que c'est l'Agence spatiale européenne qui assure la conception du système. Toutefois, le transfert au consortium du risque lié à la conception du système – tels que les risques liés à son achèvement, à des dépassements de coûts et à son fonctionnement qui y sont associés – s'est révélé impossible à des conditions raisonnables.

**2) *L'arrêt des négociations sur la conclusion du contrat de concession***

Ces négociations, commencées véritablement en janvier 2006, sont au point mort depuis le début de l'année 2007.

Dans sa communication du 16 mai 2007<sup>(4)</sup>, la Commission a estimé que la poursuite des négociations du contrat de concession

---

<sup>(4)</sup> Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, *Galileo à la croisée des chemins : la mise en œuvre des programmes européens de GNSS*.

impliquerait qu'elle se déroule sur la base de la commande publique des quatre premiers satellites et de l'infrastructure terrestre associée prévue dans le cadre de la phase de développement et que le reste du système serait commandé, déployé et exploité par le consortium fusionné.

Toutefois, devant l'accumulation des retards, la Commission a considéré que le partenariat public-privé sous la forme d'une concession ne débiterait pas avant le deuxième semestre de l'année 2009, tandis que le déploiement complet du système ne serait pas achevé avant 2014 et même plus tard.

En outre, elle a craint qu'il ne faille s'attendre à des pertes substantielles de recettes d'exploitation du fait d'une arrivée tardive sur le marché face à l'émergence d'une concurrence mondiale telle que celle de la prochaine génération de satellites *GPS-III*, dont le lancement est prévu en 2013.

Constatant que les négociations du contrat de concession n'ont pas abouti à des résultats raisonnables, la Commission « *est parvenue à la conclusion que les négociations actuelles ont peu de chances de déboucher sur une solution satisfaisante, comportant un partage équilibré des risques, un excellent rapport qualité-prix au profit de l'Union européenne, un calendrier de mise en œuvre adéquat et la garantie d'une gouvernance efficace de la part du secteur privé* ».

Ce sont les raisons pour lesquelles, conformément aux propositions de la Commission, le Conseil « Transports » du 8 juin 2007 a décidé de prendre acte de l'échec des négociations du contrat de concession et d'y mettre fin, puis d'inviter la Commission à élaborer d'autres scénarios pour la mise en œuvre du programme.



## **II. DES DISCUSSIONS DIFFICILES SUR LES PROPOSITIONS PRESENTEES PAR LA COMMISSION**

Rappelant que l'Union avait déjà investi, jusqu'à présent, 2,5 milliards d'euros dans le développement des programmes de radionavigation par satellite, la Commission a proposé de poursuivre le programme *Galileo*, qu'elle qualifie, fort à propos, d'« *atout stratégique* » de l'Union européenne.

C'est toutefois dans le souci de permettre l'achèvement rapide du programme qu'elle préconise la mise en place d'un cadre réajusté en ce qui concerne la gouvernance et le financement. Mais elle formule également des orientations susceptibles de gouverner la politique d'acquisition, c'est-à-dire la conclusion des marchés publics.

Or si – comme le Parlement européen – le Conseil a émis un accord de principe à la poursuite du programme sur la base d'une gouvernance renouvelée et d'un financement public, il n'est toutefois pas parvenu, jusqu'à une période récente, à surmonter ses divergences sur les volets financier et industriel.

### **A. Les propositions présentées par la Commission en vue de la poursuite des programmes *Egnos* et *Galileo***

#### ***1) Un cadre institutionnel renouvelé***

Cette rénovation touche, d'une part, à la claire définition des programmes de radionavigation par satellite et, d'autre part, à l'amélioration de la gouvernance publique de ces programmes.

a) *La claire définition des programmes de radionavigation par satellite*

En comparaison de la proposition initiale présentée en 2004, la nouvelle proposition de règlement présente deux très importantes modifications :

- d'une part, elle intègre expressément *Egnos* dans les programmes ;

- d'autre part, elle précise les modalités de leur déroulement.

**(1) L'intégration d'*Egnos* dans les programmes de radionavigation par satellite**

Cette disposition constitue incontestablement un progrès et s'avère d'autant plus nécessaire que l'Agence spatiale européenne travaille à ce programme depuis huit ans. En outre, le système est techniquement au point et si performant que les Etats-Unis l'envient, selon plusieurs de nos interlocuteurs.

Par conséquent, il était logique et utile qu'*Egnos* soit, ainsi que l'indiquent la Commission et l'article premier de la proposition de règlement, très clairement identifié comme l'un des deux piliers de la politique européenne en matière de radionavigation par satellite. Au plan budgétaire, cette intégration d'*Egnos* dans le programme de navigation par satellite s'est traduite par l'inscription d'un crédit s'établissant à 330 millions d'euros.

Pour autant, la question principale – sur laquelle les rapporteurs reviendront – réside dans la nécessité de trouver un opérateur qui puisse, en 2009, assurer l'exploitation d'*Egnos*.

Sur ce point, l'article 6, paragraphe 2, de la proposition de règlement prévoit que l'exploitation d'*Egnos* fera l'objet d'un marché public et qu'elle fera ensuite, éventuellement, partie intégrante de la phase d'exploitation de *Galileo*.

**(2) Les précisions apportées sur les modalités de déroulement des programmes**

Ces précisions ont trait à la mention du calendrier des différentes phases du programme *Galileo* dans le dispositif de la proposition de règlement et non plus seulement dans l'exposé des motifs comme c'était le cas dans la proposition de règlement initial.

Le nouveau calendrier tient compte du retard de cinq ans intervenu à ce jour :

- la phase de développement devrait ainsi s'achever au cours de l'année 2010 au lieu de 2005 ;

- la phase de déploiement devrait se dérouler durant les années 2008 à 2013 au lieu des années 2002 à 2005 ;

- la phase d'exploitation devrait débuter en 2013, année au cours de laquelle pourrait intervenir le lancement de *GPS-III*.

En outre, à la différence de la proposition de règlement de 2004, qui prévoyait de confier le déploiement et l'exploitation à un concessionnaire, la proposition modifiée dispose que le déploiement sera du ressort de la Communauté, tandis que l'exploitation pourra ensuite faire l'objet d'un partenariat public-privé.

Conformément aux propositions qu'elle a formulées dans sa communication du 16 mai 2007, la Commission a ainsi souhaité tirer les conséquences de l'échec du partenariat public-privé, en particulier celles résultant du fait que le consortium n'a pas pu ni voulu assumer les risques liés à la phase de déploiement, c'est-à-dire la phase de la passation des marchés au cours de laquelle les risques sont précisément les plus importants.

*b) L'amélioration de la gouvernance publique des programmes*

L'amélioration recherchée repose sur deux séries de mesures :

- la claire répartition des compétences entre la Commission, l'Agence spatiale européenne et l'Autorité de surveillance ;

- l'institution d'un mécanisme de contrôle à travers la création du Comité des programmes *GNSS* (systèmes de radionavigation par satellite) européens.

- Sur le premier point, la proposition précise les relations entre la Commission et l'Agence spatiale européenne. La Commission jouerait le rôle de maître d'ouvrage pour le compte de l'Union. A ce titre, elle assure la conduite du programme (définition des performances, du calendrier et du budget, contrôle des coûts et délais du programme au cours de l'exécution).

En outre, comme elle l'a indiqué dans une communication du 26 septembre 2007, elle transmettra des rapports réguliers et détaillés au Conseil et au Parlement européen, notamment sur l'avancement, les risques et l'adéquation des modalités en matière de gestion.

Quant à l'Agence spatiale européenne, elle agira en tant que maître d'œuvre et autorité de conception et passera les marchés avec les industriels. Elle interviendra sur la base d'un accord conclu avec la Commission, qui définira – entre autres – la politique d'approvisionnement.

S'agissant de l'Autorité de surveillance, elle assistera la Commission chaque fois que celle-ci le jugera nécessaire pour tous les sujets concernant les programmes.

- C'est, en second lieu, par la création du *Comité des programmes de radionavigation par satellite* européens que la Commission souhaite également renforcer la gouvernance publique.

Soumis aux règles de la comitologie, ce Comité, au sein duquel siègeront les représentants des Etats membres, exercera une fonction consultative générale sur tous les aspects importants du programme. A ce titre, le Comité pourrait être appelé à approuver les contrats passés par l'Agence spatiale européenne.

Pour exercer ses fonctions, le Comité des programmes aurait - selon les informations communiquées aux rapporteurs - la possibilité de faire appel à une capacité d'audit externe, chaque fois que nécessaire et au moins une fois par an - ce que son règlement intérieur devrait préciser. Ce groupe d'audit externe aura pour

mission d'effectuer des audits financiers et techniques sur l'ensemble de la chaîne de gestion - Commission et Agence spatiale européenne - et de proposer des actions rectificatives dans certains cas.

A la différence des discussions sur les volets industriel et financier, celles concernant la gouvernance semblent beaucoup moins difficiles, d'après certains de nos interlocuteurs.

En effet, les premières réunions du groupe de travail du Conseil ont fait apparaître plusieurs points de convergence, en particulier sur le renforcement du rôle du Conseil et les pouvoirs du Comité. Dans le souci d'améliorer le texte de la Commission, des Etats membres, dont la France, ont présenté des amendements touchant – entre autres – aux compétences du Conseil et du Parlement européen, aux pouvoirs du Comité et au rôle joué dans le domaine de la sécurité par le Comité et l'Autorité de surveillance.

## **2) *Le réajustement des conditions de financement***

### *a) Une nécessité liée à la nouvelle configuration du partenariat public-privé*

#### **(1) Le maintien du partenariat public-privé**

Dans sa communication du 16 mai 2007, après avoir proposé au Conseil et au Parlement européen de prendre acte de l'échec des négociations du contrat de concession, la Commission expose les raisons pour lesquelles le partenariat public-privé constitue la « *meilleure solution* » pour contrôler les coûts, exécuter le programme, assumer les risques techniques et tirer au mieux parti de l'exploitation des marchés.

Tirant les leçons de l'échec de la concession, elle constate que les conditions de base d'un partenariat public-privé ne sont pas réunies lorsqu'il apparaît que les négociations portant sur le transfert au secteur privé des risques liés au développement des marchés, au contrôle des coûts et à l'achèvement du projet ne peuvent aboutir en raison d'un prix élevé.

**(2) L'accroissement du champ d'intervention du secteur public**

La Commission préconise la prise en charge technique et budgétaire par la Communauté de la phase de déploiement des trente satellites, ce qu'elle appelle la capacité opérationnelle totale. L'Agence spatiale européenne agirait en tant que maître d'œuvre, tandis que le recours à la concession serait limité à la seule exploitation entre 2010 et 2030.

La capacité opérationnelle atteindrait d'abord 18 satellites à la fin de l'année 2011 et la capacité totale – 30 satellites – serait mise en place d'ici à la fin de l'année 2012.

S'agissant des *coûts* – et sous réserve que les décisions politiques nécessaires soient prises d'ici à la fin de cette année – la Commission estime que le besoin de financement s'élèvera à 3,4 milliards d'euros pour l'ensemble de la période 2007-2013, se décomposant comme suit :

- 2,620 milliards d'euros pour le déploiement de l'infrastructure *Galileo* ;

- 330 millions d'euros pour l'exploitation d'*Egnos* au cours de la période 2008 à 2013 ;

- 428 millions d'euros pour financer la réserve destinée à la couverture de risques ;

- 27 millions d'euros pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage.

La Commission a retenu ce scénario, jugé plus avantageux que le deuxième scénario – également envisagé dans sa communication du 16 mai 2007 –, fondé sur le financement d'un système restreint à 18 satellites.

Le partenariat public-privé procéderait dans ce cas à l'achèvement du *déploiement* de l'infrastructure, lequel n'interviendrait qu'à la fin de l'année 2013.

Le surcoût serait de 2 milliards d'euros contre 2,4 milliards d'euros dans le dispositif retenu par la Commission. En outre, le

montant total de l'engagement budgétaire<sup>(5)</sup> pour la période 2007-2030 s'établirait entre 10 et 11 milliards d'euros, au lieu de 9 à 10 milliards d'euros dans le cas de la proposition modifiée.

*b) La prise en charge du surcoût par le budget communautaire*

Ce surcoût, d'un montant de 2,4 milliards d'euros – un milliard d'euros ayant déjà été affecté – résulte des choix techniques que l'on vient d'exposer.

Il importe, avant d'examiner la révision ciblée – selon la Commission – des perspectives financières qui en résulte, de rappeler les raisons pour lesquelles un financement intergouvernemental a été écarté par la Commission.

**(1) Le rejet d'un financement intergouvernemental**

Selon la Commission, un tel financement pourrait revêtir les formes suivantes :

➤ Un financement par l'Agence spatiale européenne pourrait être envisagé.

L'Agence finance, en effet, la moitié de la phase de développement du programme *Galileo*. Un tel mécanisme pourrait également être envisagé pour la phase de déploiement.

Pour autant, la Commission fait observer qu'une telle solution se heurterait à certaines objections :

- tous les Etats membres de l'Union européenne – notamment les nouveaux Etats membres – ne sont pas membres de l'Agence. De même, les Etats membres de l'Agence ne sont pas tous membres de l'Union. Cela pose un problème de droits de propriété matérielle et immatérielle dans le cadre du programme ;

---

<sup>(5)</sup> La Commission indique que l'engagement budgétaire du secteur public est la somme de tous les coûts qu'il supporte directement, à savoir les coûts des commandes publiques.

- un financement par l'Agence est en contradiction avec le caractère communautaire du programme. Ni le Conseil ni le Parlement européen ne pourraient exercer de contrôle sur la partie financée directement par les Etats membres de l'Agence ;

- le rôle de l'Agence dans le financement serait difficilement conciliable avec son rôle de maître d'œuvre.

➤ Un deuxième type de financement pourrait consister à prévoir des contributions directes des Etats membres au programme *Galileo* au moyen d'un instrument similaire à celui qui est utilisé par les fonds européens de développement. Mais, outre que, comme le fait remarquer la Commission, il n'existe pas de précédent pouvant être aisément dupliqué, une telle solution ne manquerait pas de poser la question du juste retour, laquelle est précisément soulevée par l'Allemagne pour justifier son opposition à la proposition d'un financement du surcoût par le budget communautaire.

Il importe d'observer que le refus par la Commission d'un financement intergouvernemental s'appuie sur la position exprimée à plusieurs reprises par le Parlement européen. Ce dernier a ainsi déclaré, par sa résolution du 20 juin 2007, que « *le programme Galileo devrait être financé intégralement par le budget de l'Union européenne* ».

En revanche, les conclusions du Conseil « Transports » du 8 juin 2007 ont été moins précises, se bornant à évoquer simplement l'idée « *d'un financement public supplémentaire* ».

## **(2) Une révision ciblée des perspectives financières**

La Commission invoque les points 21 à 23 de l'accord interinstitutionnel sur la discipline budgétaire et l'amélioration de la procédure budgétaire, qui définissent les modalités selon lesquelles il est possible de procéder à une révision du cadre financier pluriannuel en cas de *circonstances imprévues*. Or, la Commission fait valoir, à juste titre, que l'échec des négociations sur le contrat de concession avec le consortium constitue une circonstance imprévue.

Pour financer les dépenses supplémentaires, la Commission indique avoir écarté les autres options que lui offre l'accord interinstitutionnel.

Elle constate ainsi que les marges estimées maintenues sous le plafond de la rubrique 1-A « Compétitivité pour la croissance et l'emploi »<sup>(6)</sup>, conformément au point 13 de l'accord interinstitutionnel, ne suffisent pas pour assurer un financement à long terme de cette ampleur.

La même remarque vaut pour le recours à l'instrument de flexibilité<sup>(7)</sup>, lequel n'est pas conçu pour des utilisations répétées.

Enfin, la Commission n'a pas non plus souhaité se prévaloir de la faculté ouverte par le point 37 de l'accord interinstitutionnel. Ce dernier permet de s'écarter de 5 % au maximum du montant inscrit dans les actes juridiques relatifs à un programme pluriannuel adopté dans le cadre de la procédure de codécision. En application de cette disposition, des dotations importantes auraient pu être transférées au programme *Galileo*. La Commission a toutefois jugé inopportun un tel redéploiement des ressources de la rubrique 1-A au début de la période de programmation.

C'est pourquoi la Commission propose deux séries de mesures :

1) l'augmentation du plafond de la rubrique 1-A à hauteur de 2 409 millions d'euros<sup>(8)</sup>. La Commission estime que ce montant peut être financé grâce aux marges des rubriques 2 « Conservation et gestion des ressources naturelles » – laquelle inclut notamment les crédits de la PAC – et 5 « Administration » en 2007 et 2008.

La Commission fait valoir que les informations actuelles sur l'exécution du budget confirment la disponibilité d'une marge de

---

<sup>(6)</sup> Cette rubrique 1-A inclut les programmes essentiels que sont le 7<sup>e</sup> programme-cadre pour la recherche et le développement (PCRD), le programme *Compétitivité et innovation* (PIC), le programme *Apprentissage tout au long de la vie*, le programme *Progress*, les Réseaux transeuropéens, *Marco Polo* et *Galileo*.

<sup>(7)</sup> L'instrument de flexibilité est une dépense non obligatoire d'un montant de 200 millions d'euros, qui nécessite l'accord du Parlement européen. Elle n'est pas mobilisable plus d'une année pour la même dépense.

<sup>(8)</sup> dont 309 millions d'euros affectés au financement du projet de l'Institut européen de technologie.

2 100 millions d'euros dans la rubrique 2 en 2007. Par conséquent, ce plafond peut être abaissé d'un montant de 1 689 millions d'euros.

En ce qui concerne l'avant-projet de budget pour 2008, l'effet combiné de la situation favorable du marché dans le secteur agricole et des recettes affectées reportées de 2007 à 2008 entraînerait une hausse de la marge globale de la rubrique 2. Selon les prévisions, cette marge s'élèvera en 2008 à 2 500 millions d'euros. On ne s'attend pas, pour l'heure, à ce que la lettre rectificative qui actualise les chiffres du projet de budget 2008 réduise cette marge. La Commission considère par conséquent que l'abaissement du plafond annuel de la rubrique 2 d'un montant de 500 millions d'euros ménagera une marge suffisante pour 2008.

Elle propose donc d'abaisser les plafonds annuels des crédits d'engagement dans la rubrique 2 de 1 689 millions d'euros en 2007 et de 500 millions d'euros en 2008.

En outre, la Commission propose de réduire les plafonds de la rubrique 5 de 120 millions d'euros en 2007 et de 100 millions d'euros en 2008, ce qui laisse actuellement une marge de 16 millions d'euros en 2007 et de 70 millions d'euros en 2008.

En conclusion, la Commission propose de relever les plafonds annuels de la rubrique 1-A pour les années 2008 à 2013 d'un montant total de 2 409 millions d'euros, à compenser par une baisse des plafonds des rubriques 2 et 5 pour les années 2007 et 2008.

2) En second lieu, la Commission préconise un redéploiement de crédits d'un montant de 300 millions d'euros au sein du 7<sup>e</sup> PCRD.

### ***3) Les principes régissant la politique d'acquisition***

Dans une communication du 19 septembre 2007, la Commission se déclare convaincue de la nécessité d'introduire une concurrence saine et vigoureuse, sur la base d'une double source d'approvisionnement – c'est-à-dire de deux fournisseurs différents – et d'appels d'offres réguliers pour tous les éléments du programme

– à savoir les segments terrestre et spatial – en vue de maîtriser les coûts et d’atténuer les risques.

Tout en convenant que des surcoûts peuvent en résulter, la Commission n’en propose pas moins un certain nombre de principes, qui reflètent ces préoccupations :

- l’application des règles communautaires en matière de marchés publics ;

- la mise en œuvre d’une architecture d’approvisionnement concurrentielle et ouverte de manière à parvenir à :

- une concurrence ouverte et équitable tout au long de la chaîne d’approvisionnement donnant aux acteurs du secteur privé l’occasion d’une participation équilibrée à tous les niveaux, y compris les PME, dans tous les Etats membres ;

- une maîtrise complète des coûts et des délais du programme ;

- la prise en compte des accomplissements et investissements antérieurs des accords dans la mesure où ils s’appliquent, et des enseignements tirés des phases de définition et de développement des programmes GNSS européens ;

- le recours à une double source d’approvisionnement à chaque fois que c’est possible, afin de réduire les risques technologiques et industriels et des dépendances et de mieux maîtriser les coûts et les délais du programme en général.

C’est ce volet concernant la politique d’acquisition qui a suscité les discussions les plus délicates au sein du Conseil. Car la question majeure qu’elle pose est de savoir si la Commission et le Conseil seront en mesure de mettre en place un mécanisme conciliant concurrence, compétence et garantie du juste retour, celle-ci étant revendiquée fortement, en particulier par l’Allemagne.

## **B. Les réactions contrastées du Parlement européen et du Conseil aux propositions de la Commission**

Un accord unanime s'est dégagé quant à l'objectif de poursuivre les programmes de radionavigation par satellite, tandis qu'un accord quasi-unanime est apparu sur le principe d'un financement communautaire.

En revanche, persistaient jusqu'à ces tout derniers jours de sérieuses divergences d'approche sur les modalités concrètes de ce même financement et sur la mise en œuvre de la politique d'acquisition.

### ***1) L'accord sur l'objectif de la poursuite des programmes et sur son financement communautaire***

#### ***a) L'accord unanime sur la poursuite des programmes***

Bien que l'accord du Conseil et celui du Parlement ait été exprimé en des termes différents, il n'en reflète pas moins des préoccupations communes.

Le Parlement européen, dans sa résolution du 20 juin 2007,

*« réaffirme son soutien au programme Galileo, qui représente une valeur ajoutée européenne considérable et exprime son soutien sans faille à la poursuite du programme sous la responsabilité de l'Union européenne ».*

La résolution adoptée par le Conseil « Transports » du 8 juin 2007 ne comporte pas de référence aussi claire à la dimension communautaire des programmes. Ainsi, la résolution confirme-t-elle *« l'intérêt que présente Galileo en tant que projet fondamental de l'Union européenne ».*

En revanche, le Conseil « Transports » précise les modalités de la poursuite des programmes en demandant, d'une part, la poursuite de la mise en œuvre de la certification d'Egnos, afin que soit assurée la disponibilité initiale de ses services en 2008. D'autre part, le Conseil *« soutient, sans préjuger d'une décision définitive, le déploiement du système Galileo pour la fin de l'année 2012 ».*

b) *La quasi-unanimité sur le financement communautaire des programmes*

Là encore on note des formulations sensiblement différentes entre le Parlement et le Conseil.

Le Parlement européen affirme catégoriquement **son rejet** de « *toute solution qui associerait un financement communautaire à un financement supplémentaire intergouvernemental* ». Car, étant un programme placé sous la responsabilité de l'Union européenne « *le programme Galileo devrait être financé intégralement par le budget de l'Union européenne* ».

Quant au Conseil « Transports », sa résolution évoque, sans plus de précision, l'idée d'« *un financement public supplémentaire* », notion floue qui reflète les divergences d'approche au sein du Conseil.

En effet, que ce soit au sein du Conseil « Ecofin », ou du Conseil « Transports », l'Allemagne est, depuis l'été 2007, isolée dans sa défense d'un financement mixte par l'Agence spatiale européenne et par l'Union européenne et son refus de l'idée d'un financement exclusivement communautaire.

C'est lors d'un Conseil « Ecofin » du 9 octobre 2007, que le ministre allemand a le plus clairement exposé les raisons pour lesquelles son pays s'opposait à un financement communautaire. Ainsi, a-t-il déclaré, « *que l'on respecte le principe que ceux qui payent la part du lion aient aussi un regard sur les retombées pour leur propre industrie, ce qui ne fait pas partie de la proposition actuelle de la Commission* ». Cette demande s'appuie sur ce qu'on appelle **le juste retour**, qui tient compte de l'importance de la contribution d'un Etat. Ce principe est appliqué par l'Agence spatiale européenne<sup>(9)</sup>. La plupart de nos interlocuteurs rencontrés en Allemagne – pour ne pas dire l'ensemble – nous ont rappelé leur très fort attachement à ce principe.

---

<sup>(9)</sup> Au sein de l'Agence spatiale européenne, en application de ce principe, la participation financière d'un pays lui revient sous forme de contrats avec les sociétés nationales à la mesure de l'investissement fourni. Ce principe de retour géographique permet de pérenniser totalement les sommes investies dans l'Agence et de dynamiser l'industrie européenne.

Lors du Conseil « Ecofin » du 13 novembre 2007, l'Allemagne défendait encore le principe d'un financement mixte, par l'Agence spatiale européenne et par l'Union européenne.

En second lieu, le ministre allemand a jugé contradictoire que la Commission ait invité les Etats membres à assainir leurs finances publiques et proposé de faire peser sur eux une charge supplémentaire qui s'élèverait à 480 millions d'euros pour l'Allemagne.

Il est clair qu'une telle position va à l'encontre de celle exprimée par le Parlement européen. De surcroît, comme la Commission a eu l'occasion de le faire observer, un financement communautaire exclut tout juste retour.

## **2) *Des divergences d'approche importantes***

### **a) *Les désaccords sur la portée du financement communautaire***

Trois catégories de positions ont été défendues.

➤ La première – défendue principalement par le Royaume-Uni et les Pays-Bas – s'oppose à toute remise en cause des perspectives financières.

Le Royaume-Uni - rejoint, sur ce point, par les Pays-Bas, notamment - a, en outre, demandé, à plusieurs reprises, une analyse coût-bénéfice approfondie, estimant que les coûts sont sous-évalués et qu'il est nécessaire de mieux chiffrer les risques et les coûts sur une période de 20 ans. Le Royaume-Uni a également proposé que, si les coûts étaient justifiés, soient établies de nouvelles priorités dans les dépenses de la rubrique 1-A, en effectuant des redéploiements.

Sur ces différents points, la Commission a indiqué être prête à discuter sur la base d'une contre-évaluation de son analyse des coûts, mais qu'elle n'en avait reçu aucune réponse à ce jour. Elle a fait, de surcroît, observer que même l'industrie spatiale qui estime nécessaire de prévoir des crédits supplémentaires d'un milliard d'euros n'a nullement justifié un tel surcoût.

S'agissant du niveau des imprévus, elle a estimé que le niveau de 14 % qu'elle avait retenu se justifiait par le fait qu'il s'agissait de la phase de déploiement, celle de validation en orbite (IOV) ayant absorbé les surcoûts liés à la définition du programme. A cet égard, elle a fait référence au programme *Eumetsat* (satellites météorologiques) qui, pour une même phase de déploiement, a retenu un niveau d'imprévus inférieur à 14 %.

En ce qui concerne la question des redéploiements, M<sup>me</sup> Dalia Grybauskaitė, commissaire en charge de la programmation financière et du budget, a rappelé qu'un accord entre le Conseil et le Parlement européen serait nécessaire, ce qui serait extrêmement délicat du côté du Parlement européen. Elle a estimé qu'il s'agirait de modifications de fond dans les programmes, qui nécessiteraient une modification des bases légales par la voie de la codécision. La mise en œuvre des politiques communautaires risquerait, à coup sûr, de subir des retards. La clause de l'accord interinstitutionnel permettant de dévier de 5 % des montants figurant dans les bases légales entraînerait des coupes dans le PCRD, les RTE ou l'apprentissage tout au long de la vie, ce qui suscitera des réticences de la part des parlementaires.

➤ Un deuxième groupe d'Etats, composé du Danemark et de l'Espagne, sans être hostile à la démarche générale de la Commission, n'en critique pas moins le recours aux crédits du PCRD ou aux marges de la rubrique 2, laquelle inclut notamment les crédits de la PAC. Sur le premier point, le Danemark a déclaré être opposé aux réductions des crédits d'engagements de la recherche, car cela porterait atteinte à l'engagement qui a été pris dans les perspectives financières d'augmenter de 75 % les crédits dédiés à la recherche d'ici 2013. Le Danemark est ouvert à d'autres réductions de la rubrique 1-A, mais n'exclut pas d'ajuster l'accord interinstitutionnel, dès lors que le plafond global ne serait pas affecté. Il a estimé que le transfert entre rubriques était « la moins mauvaise des solutions » et qu'il serait regrettable de ne pas tirer profit des économies réalisées sur les dépenses agricoles.

En revanche, l'Espagne - tout en étant favorable à *Galileo* - s'est précisément déclarée préoccupée par le recours à la marge sous plafond de la rubrique 2. Si une telle mesure pouvait, selon elle, être envisagée pour 2007, la volatilité des marchés agricoles interdirait de faire appel à la marge 2008. Dans le même esprit, l'Irlande a

considéré que le recours à la rubrique 2 ne constituait pas un bon précédent.

On observera que les préoccupations danoises et espagnoles ont trouvé un écho dans les propos tenus par certains membres du Parlement européen lors d'une réunion commune des Commissions industrie, recherche, énergie et budget, le 19 septembre 2007.

Lors du Conseil « Ecofin » du 13 novembre 2007, M<sup>me</sup> Grybauskaitė a estimé que le problème agricole était résolu dans la mesure où la lettre rectificative sur le budget rectificatif numéro 7 augmente de 400 millions d'euros en crédits d'engagements en 2007, ce qui rend inutile le recours à la marge 2008.

Quant à la marge de la rubrique 1-A - celle-ci incluant notamment les crédits qui financent le PCRD et *Galileo* -, M<sup>me</sup> Grybauskaitė a indiqué qu'elle était de l'ordre d'un milliard d'euros et qu'il était possible d'y recourir partiellement.

➤ Enfin, le dernier groupe d'Etats - représenté par la France et l'Italie - soutient les propositions de la Commission, tout en convenant qu'elles pourraient être améliorées.

Ainsi, la France partage-t-elle l'analyse de la Commission selon laquelle le financement de la phase de déploiement de *Galileo* ne peut provenir de façon réaliste et crédible que du budget de l'Union européenne.

Ce financement communautaire ne devra pas entraîner d'augmentation des engagements prévus dans les perspectives financières. De ce point de vue, la proposition de la Commission constitue une bonne base de travail qui doit toutefois être améliorée.

La France juge, en effet, nécessaire de limiter l'impact de la hausse sur la contribution française au budget communautaire. Car le coût additionnel de 2,4 milliards d'euros se traduira pas une augmentation de 319 millions d'euros de la contribution française.

Les autorités françaises se sont également déclarées soucieuses d'écarter le recours à la marge sous plafond des rubriques 2 et 5 de l'exercice 2008 et d'inviter la Commission à rechercher, de façon

approfondie, les possibilités de redéploiement - en particulier au sein de la rubrique 1-A « Compétitivité pour la croissance et l'emploi ».

Comme on l'a vu précédemment, la Commission a tenu, lors du Conseil « Ecofin » du 13 novembre 2007, des propos qui vont dans le sens des demandes françaises. Car, d'une part, la Commission renoncera au recours, en 2008, aux marges de la rubrique 2 - laquelle inclut, entre autres, les crédits de la PAC. D'autre part, Mme Grybauskaitė a indiqué qu'il serait possible de recourir partiellement à la marge de la rubrique 1-A, qui est de l'ordre d'un milliard d'euros.

Quoi qu'il en soit, ainsi que Mme Grybauskaitė a pu le déclarer lors du Conseil « Ecofin » du 13 novembre 2007, après avoir rappelé le calendrier très chargé<sup>(10)</sup>, « *Il est nécessaire de parvenir à un accord à la fois sur le budget 2008 et Galileo lors de la conciliation du 23 novembre, faute de quoi le budget 2008 sera pris en otage* ».

*b) La politique d'acquisition à l'épreuve d'exigences contradictoires*

De l'avis de nos interlocuteurs, c'est le dossier le plus délicat, dont le règlement satisfaisant conditionnera tout compromis sur l'ensemble.

En effet, la Commission se trouve ici en présence d'un redoutable dilemme :

- ou bien la Commission applique la législation des marchés publics, qui impose le respect strict de la liberté de concurrence. Cette première approche est souhaitée par certains Etats, qui y voient un moyen de prévenir une dérive des coûts et d'assurer une répartition équitable du travail.

Cette approche, selon certains, ne permettrait toutefois pas d'atteindre de tels objectifs. Car, d'une part, elle méconnaîtrait la spécificité du marché de l'aérospatial sur lequel les entreprises réellement compétentes ne sont pas nombreuses. Or, dans le cas précis de *Galileo*, il n'est pas certain que la procédure d'appel

---

<sup>(10)</sup> Conseil « Ecofin » du 23 novembre 2007.

Conseil « Transports » du 29 novembre et Conseil européen du 14 décembre 2007.

d'offres classique permette de sélectionner des entreprises disposant du même savoir-faire que celles qui sont déjà titulaires des contrats en cours et qui ont participé à la phase de validation en orbite, à savoir *Thalès-Alenia Space* et *EADS-Astrium*.

De surcroît, ce marché ne peut d'autant moins être assimilé à un marché ordinaire que l'intervention des autorités étatiques y est forte.

Ce sont là des arguments qui ont été exposés aux rapporteurs par un très grand nombre de leurs interlocuteurs allemands. Mais certains de leurs interlocuteurs français partagent également l'idée que l'on est en présence d'un marché *sui generis*, dans lequel les contrats sont intermédiaires entre l'achat et la recherche-développement.

Enfin, l'Agence spatiale européenne a indiqué aux rapporteurs qu'une rupture des contrats déjà passés avec les groupes industriels pourrait entraîner un surcoût d'un milliard d'euros ;

- ou bien, deuxième branche de l'alternative, tout en tenant compte de l'organisation industrielle actuelle – c'est-à-dire de la participation de *Thalès-Alenia Space* et d'*Astrium* aux marchés existants – la Commission ne renonce toutefois pas à appliquer les principes de libre concurrence, en vue notamment de prévenir la constitution d'un cartel.

Pour parvenir à concilier ces objectifs, la Commission a proposé, au début du mois de novembre 2007, de diviser l'ensemble du programme *Galileo* en sept lots, pour l'attribution desquels le principe de libre concurrence serait appliqué.

Ces lots sont : celui relatif à l'architecture générale du système ; le segment sol de mission (intelligence du système sol) ; le système sol de contrôle ; deux segments satellite ; le segment opération (pilotage des satellites) et le segment lanceur.

Pour instaurer une réelle concurrence, la Commission propose de privilégier le système dit de « double source » et « d'approvisionnement », lequel postule donc qu'il y ait deux équipements différents par segment. A cet égard, lors du Conseil « Ecofin » du 13 novembre 2007, le commissaire Jacques Barrot,

Vice-président de la Commission et commissaire en charge des transports, a insisté sur le fait que, pour parvenir à des appels d'offres concurrentiels, ceux-ci devraient contenir *une clause de non-cumul* de lots par une même entreprise et une obligation de recourir à la sous-traitance de telle sorte qu'aucune entreprise d'aucun Etat membre ne soit exclue *a priori*.

Cette démarche est principalement destinée à offrir des assurances, notamment à l'Allemagne, qui craint que Thalès - dont les compétences sur l'ensemble des segments au sol sont reconnues - ne vise à l'hégémonie, en pouvant se porter également candidate sur le segment lanceurs où *EADS-ASTRIUM* (filiale allemande d'EADS) et *OHB* (autre grande entreprise allemande du secteur des lanceurs) pourraient être candidats.

Les craintes allemandes montrent que cette alternative proposée par la Commission serait loin de constituer une solution équitable garantissant le principe de juste retour, privilégié par l'Allemagne. A l'inverse, d'autres Etats membres seraient fondés à y voir une entorse injustifiée aux règles de libre concurrence, puisqu'elle a pour effet de renforcer les positions de deux entreprises dominantes et de présenter le risque de favoriser une dérive des coûts.



### **III. UNE ARDENTE OBLIGATION : PARACHEVER LES PROGRAMMES DE RADIONAVIGATION PAR SATELLITE**

L'heure est désormais à la décision et à l'action et non plus seulement aux déclarations de principe en faveur de la réalisation des programmes.

L'ardente obligation de résultat qui s'impose à l'Union ne tient pas seulement à la nécessité d'éviter des dépenses supplémentaires – estimées à 20 millions d'euros par mois – que causerait tout retard. Elle est aussi commandée par des considérations d'ordre supérieur touchant à l'avenir de l'Union européenne, qu'il s'agisse de sa capacité à relever des défis technologiques ou de sa volonté d'en tirer profit pour renforcer sa visibilité politique et militaire.

Il est clair que pour poursuivre de tels objectifs, l'Union devra mettre en place, d'urgence, un cadre fonctionnant efficacement.

#### **A. Un projet industriel capital pour l'avenir de l'Union européenne**

##### ***1) Un test décisif de la capacité de l'Union européenne à relever des défis technologiques majeurs***

Ces défis résident d'abord dans le développement rapide auquel sont appelées les télécommunications par satellite, compte tenu de leur rôle essentiel dans des applications différentes. C'est ainsi, par exemple, que la surveillance de l'espace, nécessaire pour assurer le bon fonctionnement de l'outil de défense et la sécurité civile, exigera aussi des capacités de télécommunications accrues.

La multiplication du nombre de systèmes de navigation dans le monde est un second défi pour l'Europe, puisque la Russie, la Chine

et l'Inde, à des stades différents, se sont engagés dans la même voie que le *GPS* américain.

Or, il faut voir que le moteur de la concurrence entre ces différents systèmes est celui de la compatibilité entre eux, comme l'illustre le *GPS III*. Le Département de la défense prévoit, à partir de 2013, le lancement des satellites du bloc *GPS III* pour améliorer la fiabilité, la disponibilité, la précision et le rendre précisément compatible avec *Galileo*.

Dans ce contexte, il est clair que l'accélération du programme *Galileo* place l'Europe face à ce qui ressemble à une véritable « *course contre la montre* ».

## ***2) Un instrument contribuant à renforcer la visibilité politique et militaire de l'Union***

Les rapporteurs partagent pleinement l'observation de M. Jacques Dordain, directeur général de l'Agence spatiale européenne, selon laquelle la justification de *Galileo* – comme celle qui est au cœur d'autres systèmes – est de pouvoir disposer d'un système indépendant du *GPS* américain. Pour cette raison, il est difficilement concevable que l'Union ne mène pas le programme *Galileo* à son terme.

C'est également dans le domaine militaire que la réalisation de ce programme peut emporter des conséquences non négligeables.

Certes, les autorités britanniques sont hostiles à toute référence au caractère stratégique de *Galileo*, ainsi qu'à son utilisation à des fins militaires.

De même, lors de notre déplacement en Allemagne, nos interlocuteurs nous ont indiqué que la *Bundeswehr* n'avait pas abordé cette question.

Pourtant, celle-ci se posera tôt ou tard puisque dans le domaine de la navigation par satellite, les applications civiles peuvent servir aux applications militaires et réciproquement.

A cet égard, il apparaît que le programme *Galileo* pourra offrir un outil à l'Agence européenne de défense, laquelle, en dépit de ses moyens limités, s'intéresse à la politique spatiale militaire européenne.

Mais au-delà, il n'est pas exclu que *Galileo* contribue à corriger certaines faiblesses de l'Europe dans le domaine spatial militaire, telles que la fragmentation des systèmes de télécommunications spatiales militaires ou encore celle des programmes d'observation.

## **B. L'urgence à mettre en place un cadre efficace**

Cette exigence passe, d'une part, par l'amélioration des propositions de la Commission et, d'autre part, par la prise en charge des applications des programmes de radionavigation par satellite.

### **1) Améliorer les propositions de la Commission**

#### **a) De bonnes hypothèses de travail**

La Commission peut, certes, se voir reprocher certains errements, qui ont pu avoir pour effet de retarder l'exécution des programmes.

Les propositions qu'elle a été appelée à présenter en vue de leur relance méritent cependant d'être approuvées dans leur principe.

➤ Au plan de la **gouvernance**, les deux mesures préconisées par la Commission sont tout à fait judicieuses. Celle d'abord qui associe plus clairement l'Agence spatiale européenne à la mise en œuvre des programmes à travers le double rôle d'autorité de conception et de maître d'œuvre qui lui est dévolu. Les compétences reconnues de l'Agence seront à l'évidence très utiles à la Commission non seulement dans la passation des marchés mais aussi dans l'établissement des réglementations à venir des applications de *Galileo*.

La deuxième mesure qui mérite d'être saluée touche à la création du Comité des programmes. Il est, en effet, nécessaire qu'en dehors des rapports sur l'exécution des programmes que la Commission devrait régulièrement présenter au Parlement européen et au Conseil et du rôle que celui-ci est appelé à jouer dans le cadre de la procédure de codécision, les Etats membres puissent exercer un contrôle permanent sur un projet d'une aussi grande ampleur.

➤ S'agissant du **financement**, mérite d'être pleinement approuvée la fermeté avec laquelle la Commission défend le principe d'un financement exclusivement communautaire. Toute autre solution – celle préconisée par l'Allemagne d'un financement intergouvernemental et communautaire – déboucherait sur le risque d'un conflit, inutile, avec le Parlement européen. En outre, une telle formule ne serait pas particulièrement opportune à l'heure où l'Union s'engage dans un processus de relance de la construction européenne, à travers le traité modificatif.

Pour ce qui est des modalités de financement du surcoût de 2,4 milliards d'euros, la France ne peut que se féliciter du principe de la révision ciblée des perspectives financières. Ainsi, la France peut-elle apprécier que la Commission ne recourra pas, en 2008, aux marges sous plafond de la rubrique 2 et plus particulièrement aux crédits de la politique agricole commune.

Quant à la controverse touchant aux évaluations financières avancées par la Commission, les rapporteurs ont pu constater qu'elle demeure toujours aussi vive, en particulier en Allemagne. C'est ainsi que, selon M. Andreas Hermès, chef du groupe 52 « Politique européenne » des services de la Chancellerie, la Commission n'a pas présenté les chiffres réels. En outre, s'il juge « politiquement correct » le fait que la Commission envisage de distribuer les lots avant même d'en connaître le prix, en revanche, une telle démarche lui apparaît parfaitement erronée au plan commercial et de nature à encourager un dérapage des prix. C'est pourquoi, à ses yeux, la question la plus importante est de savoir si une majorité se dégagera pour approuver le montant de 3,4 milliards d'euros estimé par la Commission.

Pour leur part, certains secteurs de l'industrie avancent un coût de plus de 6 milliards pour le déploiement du réseau de 30 satellites

et des frais de fonctionnement de 14 milliards d'euros sur une période de 25 ans<sup>(11)</sup>.

Nous n'entrerons pas dans cette querelle de chiffres, nous bornant à rappeler les remarques formulées par la Commission au mois d'octobre 2007, selon lesquelles les industriels ne lui auraient pas adressé de réelles contre-évaluations, qui pourraient servir de base à une discussion.

➤ Pour ce qui est des nouvelles propositions présentées par la Commission touchant à la politique d'acquisition, présentées lors du COREPER du 21 novembre 2007, elles sont de nature à donner satisfaction aux autorités allemandes, très attachées, comme nous avons pu le constater lors de notre déplacement, à ce qu'elles appellent la « *concurrence organisée* ». Conformément aux propos tenus par M. Jacques Barrot lors du Conseil « Ecofin » du 13 novembre 2007, ce texte vise, en effet, à établir un compromis entre la nécessité, d'une part, de tenir compte du rôle joué respectivement par Thalès et *Astrium*, ainsi que de leurs compétences propres et, d'autre part, celle d'appliquer le principe de libre concurrence<sup>(12)</sup>.

Dans ces perspectives, ce texte comporte les principales dispositions suivantes :

- il répartit l'ensemble du programme en six et non plus en sept lots, du fait de la réduction de deux à un du nombre de lots attribués pour les satellites ;

- il prévoit l'attribution des lots par appels d'offres ;

- il interdit à tout chef de file – c'est-à-dire au titulaire du marché – de candidater à plus de deux lots ;

- il impose de confier 40 % du montant total des activités soumises à appel d'offres à des sous-traitants n'appartenant pas aux groupes dont les entités sont chefs de file ;

---

<sup>(11)</sup> M. Gerhard Hegmann, Des satellites *Galileo* meilleur marché que prévu, *Financial Times Deutschland*, 20 novembre 2007.

<sup>(12)</sup> Ainsi, dans le point 3 de son deuxième considérant, ce texte « reconnaît l'existence d'un nombre limité de fournisseurs dans le secteur spatial et juge nécessaire de prévenir tout éventuel abus de position dominante et de dépendance à long terme vis-à-vis d'un fournisseur unique ».

- enfin, il propose un mécanisme permettant de contrôler le respect des coûts et des délais par les entreprises.

*b) Conclure rapidement un compromis*

Compte tenu de l'état des discussions en cours au sein du Conseil, il apparaît clairement souhaitable de parvenir à un règlement satisfaisant sur deux points :

**- Le premier touche à la nécessité d'élaborer un plan de financement viable**, c'est-à-dire qui s'appuie sur une révision raisonnable – parce qu'il faudra qu'elle soit approuvée par le Parlement européen – et suffisante des perspectives financières.

**Dans cette perspective, nous ne pouvons que nous féliciter de l'accord intervenu lors du Conseil « Ecofin » du 23 novembre 2007**, puisqu'il va dans le sens des souhaits exprimés par la France. Il prévoit, en effet, de financer le surcoût de 2,4 milliards d'euros grâce :

- à l'augmentation, à hauteur de 1,6 milliard d'euros des crédits d'engagement de la sous-rubrique 1-A « Compétitivité pour la croissance et l'emploi », cette hausse étant compensée par la non-utilisation, en 2007, des crédits agricoles de la rubrique 2 « Conservation et gestion des ressources naturelles ». Par conséquent, il n'est pas recouru à la marge sous plafond en 2008 ;

- à l'affectation de crédits d'un montant de 400 millions d'euros du 7<sup>ème</sup> programme-cadre de recherche et de développement :

- au redéploiement, au sein de la sous-rubrique 1-A « Compétitivité pour la croissance et l'emploi » de crédits d'un montant de 200 millions d'euros ;

- à la mobilisation de l'instrument de flexibilité à hauteur de 200 millions d'euros.

**- En second lieu, dans une annexe à la proposition de règlement, il convient de mettre en place une politique d'acquisition qui soit à la fois optimale sur le plan économique et équitable.** L'insertion des nouvelles propositions de la

Commission dans une annexe, à laquelle il pourrait être procédé dans la suite de la procédure de codécision est, en effet, nécessaire pour leur donner une force juridique. A cet égard, on peut estimer que si ces propositions ne répondent pas à la demande allemande d'un juste retour, du moins tentent-elles de garantir un retour raisonnable, ce dont nos interlocuteurs allemands paraissent désormais se satisfaire.

Au demeurant, les discussions au sein du Conseil ou entre Etats membres – comme le montre la rencontre récente entre la Chancelière Angela Merkel et M. Romano Prodi – révèlent que d'autres Etats membres, tels que l'Italie et l'Espagne, y sont également très attentifs.

## ***2) Prendre en charge les applications des programmes de navigation par satellite***

La présentation par la Commission, en décembre 2006, d'un Livre vert sur les applications de la navigation par satellite permet de prendre conscience de toute l'importance de cette question, sur laquelle les rapporteurs n'ont pas manqué de revenir à plusieurs reprises lors de leurs entretiens.

Nous en sommes d'autant plus convaincus que M. Jean-Jacques Dordain, directeur général de l'Agence spatiale européenne, a déploré l'insuffisance, en ce domaine, de la réflexion de la Commission ou même des industriels.

Ainsi, M. Dordain a-t-il déploré que la question du choix de l'opérateur d'*Egnos* n'ait toujours pas été résolue<sup>(13)</sup>, alors que le système est déjà opérationnel. Mais faute d'opérateur, il ne peut être certifié, si bien que les utilisateurs ne l'achètent pas.

Ce dysfonctionnement renvoie au problème plus général – qui concerne également *Galileo* – de la capacité de la Commission à mettre en place une bonne gouvernance du domaine de la navigation par satellite. Car la Commission en est certes devenue, depuis quelques années, un acteur majeur sans que, toutefois, elle dispose

---

<sup>(13)</sup> Elle est reportée en 2009, d'après la proposition de règlement.

encore d'une expertise technique ni des équipes analogues à celles de l'Agence spatiale européenne.

Or, à l'évidence, de tels moyens sont nécessaires pour mettre en place un cadre réglementaire des applications de la navigation par satellite, mais aussi pour prendre ou anticiper les décisions propres à favoriser l'innovation.

Au demeurant, ces questions concernent aussi les Etats membres comme le montre, de façon fort instructive, l'exemple du système de télépéage applicable aux poids lourds roulant sur les autoroutes allemandes (*LKW Maut*), qui est une des applications de *Galileo*. Grâce à ce système mis en place en 2005, l'Allemagne possède un avantage important sur ses voisins<sup>(14)</sup>. Malheureusement, il n'est pas, pour le moment, interopérable.

De même, d'après les renseignements fournis aux rapporteurs, le ministère français des transports a mis en œuvre un plan d'action satellitaire, qui a pour objet de mettre en réseau les directions du ministère, en vue de capitaliser les expériences et de tenter d'identifier les gisements d'innovation.

Comme on le voit, il y a là un instrument important de politique industrielle.

\*  
\* \*

---

<sup>(14)</sup> La France ne possède pas encore un système de péage généralisé comme le système allemand, car il est limité à certains axes.

Au terme de ce rapport, nous ne pouvons que nous féliciter de la conclusion des compromis intervenus au cours de ces derniers jours, qui illustrent ainsi la claire volonté de l'Europe de refuser tout décrochage technologique dans un secteur stratégique.

Mais surtout, en tant que premier grand projet concret de l'Union, ces compromis confirment le rôle essentiel que joue l'Europe des projets dans la construction européenne.

Enfin, il n'est pas interdit de faire un rapprochement avec les efforts entrepris par Jean Monnet pour construire la Communauté européenne Charbon Acier, laquelle a vu le jour parce que, précisément, les rivalités nationales ont pu être surmontées, comme le montre également le dossier *Galileo*.



## TRAVAUX DE LA DELEGATION

La Délégation s'est réunie le mercredi 28 novembre 2007, sous la présidence de M. Pierre Lequiller, Président, pour examiner le présent rapport d'information.

Un débat a suivi l'exposé de M. Bernard Deflesselles, co-rapporteur.

**M. Christophe Caresche** a souhaité connaître le coût total du projet *Galileo* et s'est interrogé sur la justification de sa segmentation en plusieurs lots.

**M. Thierry Mariani** a demandé s'il existait d'autres projets européens de cette envergure.

Le **Président Pierre Lequiller** a remercié le rapporteur pour ce brillant exposé. Lors d'une récente rencontre avec le ministre allemand des affaires européennes, il est apparu que l'Allemagne se résignait à ce que ce projet soit prochainement adopté et qu'elle considérait que la segmentation en six lots pouvait constituer une réponse satisfaisante à sa demande d'un juste retour. A la veille de la présidence française, un échec sur un tel projet susceptible d'avoir des répercussions concrètes sur la vie des citoyens européens constituerait un mauvais signe. C'est pourquoi il était utile d'élaborer ce rapport, qui a notamment permis de nouer des contacts parlementaires avec nos collègues allemands.

**M. Bernard Deflesselles, co-rapporteur**, a apporté les éléments de réponse suivants :

- le projet *Galileo* mobilise pour le moment 3,4 milliards d'euros, dont un milliard a déjà été provisionné, mais au total son coût devrait être compris entre 9 et 10 milliards d'euros sur une vingtaine d'années. A cet égard, cela impose à la Commission européenne d'avoir un pilotage serré de ce projet car, si l'Agence spatiale européenne peut être considérée comme le maître d'œuvre, c'est à la Commission que reviennent les attributions de maître d'ouvrage, qui seront déterminantes pour les retombées industrielles et de services ;

- il n'existe pas d'autres projets comparables au niveau européen, ce qui d'ailleurs rendrait inconcevable auprès des citoyens européens son échec. Le projet *ITER* met en jeu des sommes équivalentes, mais il s'agit d'un projet mondial et pas seulement communautaire ;

- la segmentation des lots vise, d'une part, à tenir compte du fait que le marché de l'aérospatial compte peu d'entreprises compétentes sur lequel il serait difficile d'appliquer parfaitement le principe de libre concurrence et, d'autre part, à rassurer l'Allemagne, qui craignait que les entreprises françaises soient en mesure d'assurer l'essentiel du projet et souhaitait que soit garanti le principe du juste retour, que l'Italie et l'Espagne n'ont pas manqué d'invoquer également. Il faut reconnaître qu'après des débuts difficiles, la Commission européenne a bien su manœuvrer lors de ces dernières semaines.

La Délégation a ensuite *adopté* la proposition de résolution dont le texte figure ci-après.

## PROPOSITION DE RESOLUTION

**L'Assemblée nationale,**

**Vu l'article 88-4 de la Constitution**

**Vu la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil concernant la révision du cadre financier pluriannuel (2007-2013) et la proposition de décision du Parlement européen et du Conseil modifiant l'accord interinstitutionnel du 17 mai 2006 sur la discipline budgétaire et la bonne gestion financière en ce qui concerne le cadre financier pluriannuel (COM (2007] 549 final/n° E 3657),**

**Vu la proposition modifiée de décision du Parlement européen et du Conseil relative à la poursuite de la mise en œuvre des programmes européens de radionavigation par satellite (*Egnos* et *Galileo*) (COM [2007] 535 final/n° E 3691),**

**Vu la résolution du 20 juin 2007 du Parlement européen, par laquelle il réaffirme son soutien au programme *Galileo*,**

**1. Approuve pleinement le principe de la relance des programmes de radionavigation par satellite *Egnos* et *Galileo*, destinés respectivement à améliorer les possibilités offertes par le système américain *GPS* et à s'en rendre indépendant à partir de 2013 ;**

**2. Estime indispensable que l'Union européenne prenne le plus rapidement possible les décisions nécessaires à l'exploitation de ces deux programmes, grâce auxquels l'Europe pourra efficacement affronter la concurrence internationale sur le marché très prometteur des télécommunications par satellite et renforcer sa visibilité politique et militaire ;**

**3. Considère que les mesures proposées par la Commission constituent de bonnes hypothèses de travail, en ce qui concerne : la gouvernance publique ; le plan de financement du surcoût de 2,4 milliards d'euros, résultant de l'échec des négociations dans le cadre du précédent partenariat public-privé ; la politique des marchés publics, qui sera mise en œuvre en vue du déploiement et de l'exploitation de ces programmes ;**

**4. Se félicite que le Conseil des ministres de l'économie et des finances du 23 novembre 2007 soit parvenu – sur la base des points 21 à 23 de l'accord institutionnel du 17 mai 2006 relatifs à la révision des perspectives financières arrêtées pour la période 2007 à 2013 – à financer le surcoût de 2,4 milliards d'euros grâce :**

**- à l'augmentation, à hauteur de 1,6 milliard d'euros des crédits d'engagement de la sous-rubrique 1-A « Compétitivité pour la croissance et l'emploi », cette hausse étant compensée par la non-utilisation, en 2007, des crédits agricoles de la rubrique 2 « Conservation et gestion des ressources naturelles » ;**

**- à l'affectation de crédits d'un montant de 400 millions d'euros du 7<sup>ème</sup> programme-cadre de recherche et de développement :**

**- au redéploiement, au sein de la sous-rubrique 1-A « Compétitivité pour la croissance et l'emploi » de crédits d'un montant de 200 millions d'euros ;**

**- à la mobilisation de l'instrument de flexibilité à hauteur de 200 millions d'euros ;**

**5. Demande aux autorités françaises d'obtenir du Conseil des ministres des transports des 29-30 novembre 2007 que ce dernier prévoit une annexe à la proposition de règlement modifiée précisant les conditions dans lesquelles les marchés publics sont attribués conformément aux principes de**

**transparence et de liberté de concurrence gouvernant la législation communautaire, tout en tenant compte des spécificités du marché de l'aérospatial, caractérisées par un petit nombre d'acteurs et la forte intervention des autorités étatiques ;**

**6. Juge nécessaire que la Commission et les Etats membres prennent ou anticipent les décisions nécessaires en vue de tirer le profit maximum du marché considérable des applications de la radionavigation par satellite et d'y favoriser les innovations.**



## **ANNEXE :** **Personnes entendues par les rapporteurs**

### ***I. A Paris***

- M. Dominique BUSSEREAU, secrétaire d'Etat aux transports ;

- M. Thierry LOUVOT, conseiller technique pour l'industrie, l'énergie et le travail à la Présidence de la République ;

- M. Patrick BELLOUARD, coordinateur interministériel du programme *Galileo*.

#### **● Secrétariat général des affaires européennes (SGAE)**

- Mme Laure de COINCY, secrétaire générale adjointe ;

- M. Patrick FAUCHEUR, chef du secteur « transports et politique régionale » ;

- M. Pierre-Alexandre MIQUEL, chef du secteur financier.

#### **● Départements ministériels**

##### ***. Affaires étrangères***

- Mme Florence VERZELEN, conseillère technique au cabinet du secrétaire d'Etat aux affaires européennes ;

- M. Patrice BONNAL, rédacteur à la direction des affaires économiques.

##### ***. Budget***

- Mme Chantal CHAMBELLAN-LEVIER, chef du bureau des finances publiques de l'Union européenne ;

- Mme Marie-Béatrice DHOURY-ROUSSO, rédactrice à la 3<sup>ème</sup> sous-direction de l'enseignement supérieur et de la recherche ;

- Mme Alexandra LOCQUET, rédactrice à la 3<sup>ème</sup> sous-direction de l'enseignement supérieur et de la recherche.

##### ***. Recherche***

- M. Philippe PUJES, adjoint au directeur du département en charge, notamment, de l'aéronautique, des transports et de l'espace.

**. *Transports***

- M. Alain LE DORTZ, conseiller technique au cabinet du secrétaire d'Etat aux transports ;

- Mme Régine BREHIER, directrice de la recherche, de l'animation scientifique et technique ;

- M. Raymond ROSSO, adjoint au directeur du service de la navigation aérienne ;

- M. Marc STRAUSS, chef de la mission Europe-Equipement.

● **Centre national des études spatiales (CNES)**

- M. Bernard MATHIEU, chargé des programmes de radiocommunication.

● **Agence spatiale européenne**

- M. Jacques DORDAIN, directeur général ;

- M. Didier FAIVRE, chef du projet *Galileo*.

● **Thalès-Alenia Space**

- M. Jacques DELPHIS, directeur chargé des relations institutionnelles.

● **EADS**

- M. Joël CHENET, *Senior Vice-President, Strategy and Business* ;

- M. Gilles MACQUET, *Senior Vice-President*.

**II. A *Bruxelles***

● **Représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne**

- M. Thierry BUTTIN, conseiller en charge du service des transports ;

- M. Stéphane SAUREL, conseiller en charge du service des finances.

● **Commission européenne**

- M. Jacques BARROT, vice-président, commissaire en charge des transports ;

- Mme Kerstin JORNA, adjointe au chef de cabinet du commissaire.

### ***III. A Berlin***

#### **● Personnalités françaises**

- Son Exc. M. Bernard de MONTFERRAND, ambassadeur de France ;
- M. Daniel THURIERE, conseiller pour les transports.

#### **● Personnalités allemandes**

- M. Sören BARTOL, député SPD, membre de la commission « Transports, construction et développement urbain » du *Bundestag* ;
- M. Dieter GRASEDIECK, député SPD, membre de la commission des finances du *Bundestag*, spécialiste des nouvelles technologies ;
- M. Matthias VON RANDOW, directeur général de la direction générale « Affaires principales » du ministère fédéral des transports, de la construction et du développement urbain ;
- M. Detlef DAUKE, directeur général de la direction générale « Technologies » du ministère de l'économie et de la technologie ;
- M. Andreas HERMES, chef du groupe « Politique européenne » des services de la Chancellerie ;
- M. Franz BURGER, chef de division des technologies de l'espace au ministère de l'économie et de la technologie ;
- Mme Martina KOHLHAAS, membre du département « Transports, construction et développement urbain » des services de la Chancellerie ;
- M. Ralph BÖHME, membre du département « Politique industrielle, politique de l'innovation, économie de l'information, politique économique régionale » des services de la Chancellerie.