

Adaptation L'aviation générale doit bénéficier d'une réglementation adaptée à ses besoins, et non plus dérivée de celle qui régit les compagnies aériennes. Telles sont les conclusions d'un groupe de travail européen mis en place en 2012.

Vers une réglementation mieux adaptée à l'aviation légère

En matière de sécurité, la réglementation qui régit les opérations d'un monomoteur de tourisme de type DR400 doit-elle obéir aux mêmes principes que ceux qui s'appliquent à un Airbus A380? Un baptême de l'air peut-il être considéré comme un acte de transport de passagers?

Ces questions, légitimes, sont posées par les usagers de l'aviation générale (AG) en Europe (notamment l'EAS¹ et l'IAOPA²) et relayées par la DGAC. Elles ont conduit l'AESA³ à admettre que la réglementation actuellement applicable à l'AG s'avère inadaptée car dérivée de celle du transport aérien public de passagers. « *Souvent trop contraignante, elle génère des coûts élevés et, parfois, de façon non justifiée. Cela met en cause la viabilité de certains secteurs d'activités. On citera, par exemple, la complexité des processus de certification – qui a été un frein au développement de nouveaux avions légers – et la complexité du suivi de navigabilité, qui est une difficulté pour les aéroclubs* », souligne Patrick Cipriani, directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord.

Fort de ce constat, un groupe de travail (GT) européen a été constitué en mars 2012 pour élaborer une nouvelle stratégie pour la sécurité de l'AG en Europe. Elle pourrait conduire à une réglementation spécifique, couvrant tous les aspects (construction, opérations, formation et contrôle des pilotes, maintenance, etc.). Présidé par Patrick Cipriani, ce GT réunissait 13 participants: représentants des autorités nationales du Royaume-Uni, de l'Espagne, de la République tchèque et de la France (quatre pays volontaires), des fédérations d'usagers⁴, de la Commission européenne et de l'AESA.

Principes de proportionnalité et d'efficacité

« *Le rapport, remis en septembre dernier, identifie six principes généraux et fournit un guide de bonnes pratiques pour les autorités. Les trois premiers principes soulignent la nécessité absolue d'une nouvelle réglementation adaptée aux problématiques*



particulières de l'AG, c'est-à-dire sa vocation de loisirs, la technologie des avions... Elle doit être élaborée selon un principe de proportionnalité aux risques encourus, et basée sur les causes établies des accidents enregistrés. Les autres principes recommandent de protéger les "droits du grand-père", de minimiser la bureaucratie et de faire le meilleur usage des compétences disponibles. Notamment en déléguant des tâches au niveau où elles peuvent être exercées le plus efficacement possible, y compris à des associations d'usagers, explique Patrick Cipriani.

Cette stratégie a reçu un très bon accueil tant du conseil d'administration de l'AESA, qui l'a approuvée, que des États et des usagers. En outre, le GT a proposé des actions concrètes, comme une revue de la réglementation existante afin d'identifier les points de divergence et les évolutions nécessaires. Cette action a été immédiatement entamée pour approfondir des consultations avec les usagers.

De nouvelles dispositions réglementaires pourraient même être adoptées dès 2013 sur certains sujets, comme les baptêmes de l'air et d'autres activités qui ne devraient plus être considérés comme commerciaux.

Régis Noyé

- 1/ Europe Air Sports.
- 2/ International Aircraft Owners and Pilots Association Europe.
- 3/ Agence européenne pour la sécurité aérienne.
- 4/ IAOPA Europe, EAS, ECOGAS (European Council of General Aviation Support), EGAMA (European General Aviation MANufacturers Group).

Un défi immédiat

Coreprésentant de l'EAS et membre de la FFA, Jean-Pierre Delmas se félicite du constat de l'AESA, de la mise en place du groupe de travail, de son fonctionnement et de ses conclusions. Et, *in fine*, il se réjouit de l'approbation par l'Agence de la stratégie proposée, le tout en moins de six mois! Mais, à titre personnel, il s'interroge sur « *les causes qui ont provoqué un certain aveuglement au sein même de l'AESA alors que les alertes n'avaient pas manqué ces dix dernières années. Pour preuve: l'Agence a présenté, en septembre 2012, un texte qui assimile les activités de planeur à "un moyen de transport commercial de passagers"...* » « *Dès lors, poursuit-il, la diffusion de la culture AG au sein des équipes de rédacteurs ne constitue-t-elle pas un défi immédiat pour les responsables de l'AESA? Ce serait une juste contrepartie de la diffusion de la culture sécurité que les groupements d'usagers ont commencé à développer parmi leurs affiliés.* »

