

Paris, le 04 avril 2018

Contribution sur le volet « performance économique » des assises nationales du transport aérien

L'Union Française de l'Hélicoptère a été formellement invitée à s'exprimer à l'occasion des assises du transport aérien. Cependant, la présentation officielle de la démarche n'a pour l'heure évoqué à aucun moment la prise en compte des problématiques spécifiques à la voilure tournante. Et pourtant la France de l'hélicoptère est le théâtre d'un véritable paradoxe, qu'il est urgent de traiter.

D'un côté les leaders mondiaux de la construction aéronautique dédiée à la voilure tournante sont français, et de l'autre l'exploitation d'hélicoptères sous pavillon national reste une activité modeste qui ne peut se développer et peine à survivre. Environ les deux tiers des entreprises exploitantes sont aujourd'hui en danger réel de cessation d'activité, à court terme pour la plupart d'entre elles. Et pourtant, les besoins existent et la clientèle pourrait être au rendez-vous. Mais hélas le cadre réglementaire dans lequel s'exerce l'activité est de moins en moins adapté aux spécificités de l'hélicoptère.

En tant que moyen aérien, celui-ci n'a pas vocation à assurer des trajets réguliers pour le transport de masse de passagers en milieu aménagé. Au contraire, l'étendue des tâches qu'il peut assurer fait pratiquement de chaque vol un cas particulier. C'est que l'hélicoptère n'a de vrai raison d'être que pour assurer des missions non programmées, souvent urgentes, dans les environnements dont l'accès rapide est malaisé que sont les zones urbaines, la montagne, la mer, les édifices de grande hauteur, les voies de communications saturées, etc...

En dehors de ces secteurs, que ce soit en transport ou en travail aérien, il n'y a pas ou peu de besoins, donc pas de demande, ni de marché suffisant pour organiser un modèle économique réaliste.

Les environnements naturels dans lesquels l'hélicoptère est appelé à rendre des services sont par essence difficiles et imposent aux pilotes de les pratiquer très régulièrement. Mais l'autorité de contrôle ne cesse de dresser des obstacles à l'activité régulière des équipages, seule garante de la sécurité des vols par le maintien d'expérience qu'elle procure aux équipages d'hélicoptères.

Les changements réglementaires que l'on nous soumet sont trop souvent déclinés de ceux qui s'appliquent au transport aérien de masse par avion. Ils sont généralement motivés par des positions de principe plus politiques que techniques et s'enchaînent à rythme soutenu sans réelle prise en compte des conséquences économiques et sociales pour nos entreprises et leurs salarié(e)s.

L'UFH rappelle qu'en aéronautique il faut jusqu'à trois ans pour former un pilote ou pour prendre livraison d'un nouvel appareil commandé à l'industrie, et que celui-ci s'amortira ensuite sur au moins une dizaine d'années. C'est dire combien cet environnement réglementaire inadapté et instable, fragilise tous les business models. C'est dire si les industriels du secteur sont préoccupés par la situation présente. En effet, en s'opposant à toute visibilité à long terme, celle-ci impacte les capacités d'investissement des exploitants et met en danger les marchés des constructeurs, que ce soit pour l'acquisition d'appareils ou le support des flottes en service.

Les problèmes générés par les nouvelles règles de temps de repos des équipages, les restrictions d'emploi des appareils monomoteurs les plus économiques et les plus performants en terme environnemental, et le traitement des dossiers de missions transfrontalières au sein de l'Union sont de bons exemples. Leur application conduit à se voir retirer des autorisations d'activités qui étaient menées auparavant de manière satisfaisante en plein accord avec les autorités de contrôle concernées.

Or au moins en France, nous constatons que celles-ci, sensées garantir le respect de la réglementation européenne par les exploitants, appliquent les nouveaux textes dans un sens presque systématiquement restrictif et ajoutent des contraintes nationales. La décentralisation mal harmonisée du traitement des dossiers établis pour faire agréer les activités, augmente encore le fardeau administratif des exploitants et désoriente leurs clients. Par exemple, comment leur faire accepter que les contraintes à satisfaire pour survoler une voie de communication, ouvrir une porte en vol, se poser dans un champ isolé, embarquer un accessoire technique ou transmettre les images d'un événement sportif, puissent être différentes, voire antagonistes entre deux départements contigus ?

Beaucoup de nos adhérents ont des relations suivies, voire des intérêts communs avec des opérateurs étrangers. Ils constatent que d'autres pays adoptent des applications plus souples des règles communautaires, voire - au moins dans le milieu hélicoptère - assument ne pas devoir en tenir compte, sans que cela ne semble provoquer de crise diplomatico-juridique d'aucune sorte au sein de la Communauté Européenne.

Or, tout en pressurant les opérateurs français, notre pays applique avec la rigueur du bon élève l'ouverture des offres de marché public à la concurrence communautaire. Ainsi, la compétitivité des acteurs français est mise à mal jusque dans les activités de délégation de service public. Leur capacité à répondre aux appels d'offre se voit gravement obérée par la complexité de notre administration et son manque de réactivité.

Il en va ainsi par exemple de la délivrance de certificats de transport aérien, de l'interdiction programmée du traitement phytosanitaire par voie aérienne, des dérogations nationales pour assurer le transport sanitaire, ou encore de la lourdeur caricaturale du traitement des demandes d'agrément pour opérations dites spéciales (SPO).

De fait, les contraintes supranationales semblent peser différemment d'un pays à l'autre en fonction de l'implication des administrations nationales dans la défense de leurs ressortissants et de la détermination politique de chaque gouvernement.

En entretenant un tel contexte, les pouvoirs publics Français ont-ils bien conscience que leur action mine la partie industrielle de la filière hélicoptère, pourtant considérée comme l'un des pôles d'excellence du savoir-faire français ? Assurer le dynamisme des exportations apparaît en effet peu conciliable avec une posture nationale qui conduit à défavoriser l'utilisation commerciale des appareils par leur pays constructeur.

Si la France ne structure pas le cadre de l'activité des hélicoptères pour donner à notre industrie une clientèle nationale capable d'illustrer sur le terrain l'excellence de ses savoir-faire, viendra un moment où des projets présentés pour l'instant sous le terme de « diversification des sites d'investissement » ou de « rapprochement de la clientèle, des moyens industriels nécessaire à leur satisfaction », deviendront menaçants pour l'avenir des sites industriels nationaux.

.../...



Volet « performance économique » des assises nationales du transport aérien

PROPOSITIONS

Dans le cadre des assises nationales du transport aérien, les membres de l'Union Française de l'Hélicoptère demandent à madame la Ministre à ce que les objectifs de la démarche soient étendus à l'étude des spécificités de l'activité commerciale des hélicoptères. L'UFH propose que les points suivants constituent les bases de la réflexion à mener :

Au plan national:

- Que l'organisation de l'application nationale de la législation communautaire relative à la voilure tournante soit réétudiée afin de résulter systématiquement de la concertation entre les pouvoirs publics et la représentation de la filière, de manière à assurer la compétitivité des exploitants français et éviter les pertes de compétences induites par l'accroissement récurrent des restrictions subies par leur activité.
- Qu'une réflexion soit menée pour aboutir à ce que les prises de décisions décentralisées des représentants des pouvoirs publics, soient encadrées de façon suffisamment stricte, dans le but d'éviter la disparité de traitement des dossiers entre nos régions en termes de délais comme en termes d'analyse technique.

Au plan européen, dans les débats sur l'harmonisation réglementaire :

- Que le gouvernement se saisisse de la prise en compte des intérêts de l'industrie de la voilure tournante et des exploitants français, quitte à s'opposer quand nécessaire aux initiatives Européennes.
- Que la France adopte une position ferme et audible pour instaurer une réglementation européenne stable et adaptée aux réalités spécifiques des missions des hélicoptères, compatible avec les domaines pour lesquels l'Europe n'a pas de compétence législative.

Union Française de l'Hélicoptère

<http://www.ufh.fr>

Héliport de Paris - 61 rue Henry-Farman

75015 Paris France

Tel: +33 (0)1 45 58 16 17

@ufhelico