



Réglementation européenne

Afin d'essayer d'endiguer le problème du fardeau administratif imposé aux parties prenantes de l'aéronautique européenne, l'EASA a mis en place un programme de simplification de son socle réglementaire, animé par un collège de 14 experts institués en mai dernier (6 membres du MAB, 6 du SAB, un représentant d'Eurocontrol et un de la Commission Européenne).

Les détails de sa mission sont [consultables ici](#).

Pour alimenter la réflexion et guider les travaux de ce groupe, un sondage auquel chacun est invité à contribuer d'ici la fin de l'année, a été mis en ligne. [Le formulaire](#) s'appuie sur une liste de 20 règlements et invite les parties prenantes à sélectionner ceux qu'il conviendrait de simplifier en expliquant succinctement pourquoi.

Cette approche a d'emblée été regardée comme quelque peu à côté du sujet par les premiers lecteurs directement concernés par la charge administrative qui s'applique à leur activité. Il est apparu depuis plusieurs années que la complexification du cadre réglementaire résulte au moins autant de l'approche technocratique du contenu des textes et de la justification des contraintes qu'ils induisent, que la structure du cadre dans lequel on les élabore et on les fait appliquer. La répartition et la hiérarchisation appliquée sans harmonisation des compétences des différentes autorités européennes et nationales, est en effet probablement le point le plus important à régler.

Est-il utile de répéter ici les arguments et les exemples si souvent avancés depuis bientôt 10 ans pour exposer combien le problème est structurel ?

Plutôt que de proposer une nouvelle consultation par sondage, peut-être suffirait-il d'inviter nos interlocuteurs de Cologne et de Bruxelles à prendre en compte les avis qui leur sont adressés par les représentants du secteur au sein du SAB et de la R-Comm. On peut relire deux des plus récents [éditoriaux co-signés par l'UFH et le SNEH](#). Ils traitent tous les deux [du sujet](#).

De son côté la Commission européenne (DG MOVE) est alertée depuis au moins mai 2023 de la substance du problème par [un courrier dont elle a accusé réception](#). La commissaire alors en poste avait ensuite demandé à recevoir la présente synthèse. Son successeur a fait de même et son cabinet ouvre chaque semaine le message diffusé par l'UFH.

Pour autant, aucun de ces signalements n'a vraiment provoqué jusqu'ici de réflexion de fond sur la résolution des problèmes structuraux qui provoquent l'emballement du cadre administratif auquel les exploitants doivent se conformer.

Face au constat du peu d'effet des avis rendus par les comités consultatifs et autres groupes de travail institués auprès de l'EASA, on peut s'interroger sur l'intérêt d'y contribuer activement.

Oliver Dismore, le cadre de l'EHA chargé des dossiers techniques et de la sécurité des vols, a tenté d'y répondre par [un éditorial dont il a diffusé le texte sur les réseaux sociaux](#). Partant du principe que pour éviter un problème et le gérer au mieux, il est toujours préférable d'essayer de partir de sa source, il souligne l'intérêt, si ce n'est l'importance de collaborer aux instances de concertation des administrations au plus haut niveau possible, avec les arguments les plus pertinents possibles.



L'EHA dans la presse

Alors qu'il arrive au terme de son premier mandat à la présidence de l'EHA, Fredrik Kampfe a accordé [un entretien au magazine Vertical](#).

La substance des questions qui lui ont été posées lui donne certes l'occasion d'évoquer les excès du fardeau administratif, mais elle reflète aussi les autres défis que le secteur de l'hélicoptère doit affronter, en particulier une image publique qu'il faut rendre plus conforme à la réalité des services qu'il rend au quotidien, l'attractivité auprès des jeunes talents, d'un secteur perçu comme une niche menacée par les drones, les projets EVTOL et la transition énergétique.
