



EDITORIAL

Tous les ans à la même époque, il est question de dresser le bilan des douze derniers mois et de formuler des vœux pour l'avenir. Pour le secteur de l'hélicoptère européen, l'exercice est hélas assez facile: il suffit peu ou prou de répéter la même chose que l'année précédente. Les exploitants d'hélicoptères, les ateliers de maintenance et écoles de pilotage ont besoin que les réglementations auxquelles ils doivent se conformer soient rationalisées, simplifiées et stabilisées.

L'EASA est bien consciente du problème. Elle a pris l'initiative en cette fin d'année 2025, de solliciter les entreprises et leurs représentants pour recueillir leurs suggestions à ce sujet et on ne peut que s'en féliciter.

De nos contributions respectives découlent, espérons-le, une prise de décisions rapide de l'autorité régulatrice pour enfin simplifier le quotidien des entreprises et de leurs collaborateurs, faire cesser le découragement croissant des personnels et entrepreneurs et diminuer drastiquement la charge de travail improductive.

Sans rentrer dans le détail de chaque règlement, nous pouvons partager quelques suggestions et réflexions pour avancer .

Avant d'envisager la nécessaire simplification de l'édifice réglementaire européen, ne faudrait-il pas commencer par stopper la production de règlements et contraintes supplémentaires et décider une vraie pause réglementaire de plusieurs années ? Les ressources de l'Agence de Cologne qui nous sont régulièrement présentées comme limitées, pourraient alors être mobilisées sur l'engagement des réformes structurelles à même de bâtir un cadre réglementaire pragmatique.

On pourrait commencer par traduire par une publication distincte, le fait qu'un hélicoptère n'est pas un avion et que son exploitation doit faire l'objet d'un règlement spécifique qui ne résulte pas de la transposition artificielle de celui de l'aviation de ligne.

En outre, aucune réforme ne sera efficace si l'on persiste à accorder aux autorités nationales le pouvoir d'ajouter des contraintes supplémentaires à la réglementation européenne de référence et à laisser à chaque inspecteur le pouvoir de l'interpréter à sa guise.

.../...

En attendant, l'accumulation de contraintes administratives sur la formation et sur l'expérience requise pour occuper les fonctions de responsables administratifs et techniques (CAMO, RD, RSC, mécaniciens...) catalyse inexorablement la pénurie de personnel qualifié, qui est peut-être aujourd'hui la principale menace qui pèse sur l'avenir des entreprises du secteur du vol vertical.

Leurs représentants ont été reçus le 10 décembre dernier au Parlement Européen à Bruxelles, pour évoquer l'importance de la filière et le dynamisme du leadership industriel à l'invitation de plusieurs députés et hauts responsables de la commission des transports.

Cette première occasion de dialoguer directement avec les instances du Parlement européen a permis de mettre en avant la solidarité des partenaires industriels et opérationnels du secteur de l'hélicoptère en Europe et la convergence de leurs analyses respectives sur les défis auxquels ils sont confrontés.

Toutefois, on a aussi noté un certain décalage entre l'expression de leur désarroi face aux contraintes administratives engendrées par une réglementation européenne inadaptée à leurs impératifs, et les préoccupations des responsables politiques peut-être un peu trop marquées par la détermination à développer le vol vertical électrique et une certaine volonté de promouvoir l'indépendance industrielle de l'Europe. Il a cependant été souligné que cette intention gagnerait à être cohérente avec les règles d'emploi des fonds européens par une sélection plus appropriée des industriels fournisseurs.

Mais il est permis d'espérer que cette première réunion en appelle d'autres. Les cadres de l'EASA qui reconnaissent que le modèle réglementaire actuel tend à engendrer cet emballlement des contraintes administratives, n'ont-ils pas admis à plusieurs reprises que la réponse ressort en très grande partie de décisions politiques ?

Au nom de ses membres, l'Union Française de l'Hélicoptère souhaite à tous les fidèles lecteurs de ses publications hebdomadaires, de bonnes et heureuses fêtes de Noël et fin d'année.

Christophe Rosset
Président du SNEH
Coprésident de l'UFH

Thierry COUDERC
Vice-président de l'EHA
Délégué général de l'UFH

Union Française de l'Hélicoptère et du vol vertical
Syndicat National des Exploitants d'Hélicoptères
European Helicopter Association
