

20 février 2026



Participer activement aux instances de concertations de l'EASA, est-ce vraiment efficace?

Missionner des représentants auprès des organes de concertation de l'EASA représente un coût non négligeable pour les entreprises et les associations qui y siègent. Or vu du terrain, cet effort tarde cruellement à produire des effets tangibles.

Cela ne fait-il pas au moins dix ans que l'on débat sur la réduction du fardeau administratif, l'harmonisation de l'implémentation des règlements par les autorités nationales, la stabilisation du socle réglementaire, les lacunes dans le recueil de données probantes pour l'amélioration de la sécurité et d'approche pragmatique de l'emploi des hélicoptères monomoteurs en CAT?

Un travail de communication pour exposer le travail quotidien de la R-Comm semble nécessaire pour essayer de faire ressortir ce qui résulte de la charge de travail et des efforts financiers que représente la participation active de l'EHA aux travaux de la R-Comm.

Certes, l'UFH diffuse à ses adhérents, qui sont aussi les clients des industriels, un compte-rendu analytique de chaque session. Une information détaillée sur les travaux de la R-Comm est donc disponible.



Mais est-elle vraiment exploitée? À titre d'exemple, on peut citer ce chef d'entreprise qui reconnaît ne pas avoir le temps de s'attarder sur les subtilités de l'EPAS, des NPA, des opinions ou encore de la démarche SIPI pour cerner les vulnérabilités en termes de sécurité des vols. Ces concepts lui apparaissent théoriques et trop éloignés des préoccupations concrètes d'un exploitant d'hélicoptère. Il aimerait qu'un résumé en 5 phrases suffise à l'alerter sur la substance des débats qui se tiennent au sein du SAB et de ses sous-groupes car, malgré leur importance, il peut difficilement se permettre de dédier plus de temps aux comptes-rendus de ce qui s'y dit.

De plus, de part sa composition, son fonctionnement et les priorités accordées au secteur de l'aviation de ligne, on constate que le SAB n'est pas organisé de manière à pouvoir traiter efficacement les particularités du secteur hélicoptère. Si cet état de fait est en partie compensé par la permanence des échanges entre les cadres de l'EASA et les membres de la R-Comm, ses conséquences sont souvent insidieuses et impactantes.

Par exemple, la règle relative à la composition des « trousse de premiers secours », définie par la réglementation commune pour le transport de passagers, est conçue pour les avions de ligne commerciaux. Ce règlement définit une liste d'équipements très complète et détaillée, mais trop élaborée et inadaptée à un hélicoptère. Il vise à fournir le maximum de moyens d'intervenir en vol en cas d'urgence médicale, si un médecin se trouve à bord parmi les passagers. Le cas d'un hélicoptère affecté à un service de secours ou de transport médical, et équipé en conséquence, n'est pas formellement abordé par ce règlement.

En France, Il est arrivé qu'un opérateur d'hélicoptère SMUH soit sanctionné pour ne pas avoir à bord la trousse de premiers secours en plus de l'équipement médical complet qu'il emporte pour ses missions.

Les dispositions pour faire face à la menace cyber (Part IS), qui sont orientées vers les risques spécifiques qui pèsent sur les grosses organisations plurinationales, sont un autre exemple marquant. Elles ne sont pas applicables aux exploitants d'hélicoptères sans dérogations ou adaptations nationales. Comme c'est trop souvent le cas, la mise en œuvre de ce règlement provoque donc un surcroît de travail administratif tant pour les administrations nationales que pour leurs usagers.

À défaut de pouvoir l'illustrer par l'aboutissement de quelques dossiers dans le sens souhaité par la filière du vol vertical, il apparaît important de communiquer plus largement sur les travaux des instances de concertation entre l'administration européenne et ses administrés. Peut-être faudrait-il essayer de l'orienter de façon à appeler l'attention des médias généralistes et peut-être des instances politiques sur les problématiques propres au secteur de l'hélicoptère qu'aucun des efforts de concertation entre ses représentants et leurs interlocuteurs ne semble à même de résorber pour l'instant.

Il serait préférable que l'on y parvienne avant que le manque de pragmatisme des positions politiques et les lourdeurs administratives qu'elles induisent, n'impactent la disponibilité des moyens aériens et des compétences indispensables à la gestion des crises, voire le leadership de l'industrie européenne de la voilure tournante.
