

Le délégué général

L'exaspération de la profession

La publication de l'AIC A 15/10 du 09 septembre 2010 a catalysé avec une vigueur et une soudaineté surprenante, l'expression de l'ensemble des sujets de désaccord entre la filière hélicoptère et les pouvoirs publics.

Gestion politique du dossier :

La polémique vient du fait que les consultations engagées en mai dernier avaient laissé la profession dans l'impression que ce projet n'était plus à l'ordre du jour.

Cet AIC impose aux opérateurs d'hélicoptères usagers de l'héliport de Paris des modifications de manuel d'exploitation, la mise en place de qualifications spécifiques, voire même l'adaptation des flottes d'hélicoptères aux performances nécessaires à l'application des procédures décrites. Or cette circulaire avale un projet de modification du circuit de piste antérieur à l'intégration de l'implantation de l'Etat-major des Armées dans la réflexion. Elle ne tient aucun compte de l'ouverture du chantier de construction dans 18 mois, ni des contraintes spécifiques qu'il va générer. Celles-ci ne sont pas encore connues, mais devraient l'être dans les semaines à venir.

Outre les délais du travail de mise au point et de rédaction que suppose l'adaptation des MANEX, la qualification des pilotes, puis de l'approbation de celles-ci par l'organisme de certification, les coûts que l'ensemble de la démarche induisent rendent l'initiative totalement improductive au regard des échéances connues.

Volet technique :

Contrairement au relèvement des cheminements qu'il convient de poursuivre, une telle procédure n'a aucune chance d'apaiser durablement les revendications des riverains. Qui pourrait sérieusement croire à une quelconque efficacité sur ce chapitre ?

Quel que soit ce qu'a pu en dire l'OCV, une part des procédures proposées n'est pas applicable de façon systématique avec chaque type d'hélicoptère mis en œuvre par les opérateurs professionnels. En tous cas, bien des pilotes font part de leur réticence à les appliquer. Le malaise s'installe et se propage parce que plusieurs d'entre eux ressentent que de telles procédures risquent de les placer en vol, en situation de mettre en balance le risque d'infraction, avec la préservation d'une marge de sécurité - par exemple en cas de situation dégradée par rapport à celle prévue (plus chaud, moins de vent, consommation inférieure à la prévision...).

Beaucoup plus préoccupant : les auteurs de cet AIC ont-ils conscience que les manœuvres prescrites sont de celles que les pilotes d'hélicoptères ambulance doivent absolument s'interdire lorsqu'ils transportent des patients ? Ou alors faudra-t-il en rajouter une couche et prescrire des manœuvres différentes, des dérogations en fonction du type de mission, des qualifications de site variables ?

En outre, sur le plan de la réduction des émissions sonores, cette démarche ne résiste pas à l'analyse. Elle impose des évolutions resserrées, en particulier dans le plan horizontal en circuit d'aérodrome pour les approches et les départs. En conduisant à éloigner de l'héliport les points de début de descente, la trajectoire est en totale contradiction avec les efforts de relèvement des hauteurs de survol, dont l'efficacité est pourtant bien démontrée.

Autre contradiction flagrante, les manœuvres décrites par l'AIC s'oppose aux prescriptions de manœuvres à moindre bruit, et écarte d'ailleurs de fait du trafic, les appareils les moins puissants, qui sont aussi les moins nuisants. Et puis, quel est le rendement environnemental d'une procédure qui provoque des limitations de capacité d'emport, donc augmente le besoin en nombre de mouvements, juste pour gagner provisoirement quelques mètres de trajectoire ?

Les usagers peuvent comprendre la nécessité de préparer l'adaptation de l'héliport à la proximité annoncée d'un chantier en bout de piste, puis d'un site sensible. Ils comprennent également que des efforts doivent être consentis pour faire mieux accepter leur activité. Mais il n'est pas possible de les faire adhérer à l'application de contraintes fortes pour une durée de quelques mois, justifiée par une démarche de réduction de nuisance qui relève pour une grande part de l'imposture intellectuelle.

La DGAC aurait-elle promulgué cet AIC dans le seul but d'écartier la menace de se voir critiquer par les politiques à l'approche de la CCE ? Ou pire, aurait-elle été tentée de publier en connaissance de cause quelque chose d'à peu près inacceptable, avec des échéances manquant de pragmatisme, dans le seul but de pouvoir ensuite dire « ce n'est pas de notre faute, ce sont les opérateurs que ne veulent pas ? »

Elargissement du débat :

La publication de l'AIC est réellement la goutte qui fait déborder le vase. Elle est analysée par la plupart des usagers de l'héliport comme faisant partie d'une succession de démarches délibérées du gouvernement pour les décourager, les conduire progressivement à abandonner leur activité à Issy les Moulineaux, et plus généralement dans l'environnement urbain, pourtant indispensable à l'équilibre économique de leur activité.

- Qu'un projet de disposition particulière ait fait l'objet d'un effort d'information de la part de l'administration, avec toutes les explications possibles sur les raisons de la démarches, ne suffit pas à le rendre acceptable, ni même applicable par les usagers.
- A une requête précisément exprimée par écrit, (voir la lettre UFH du 28 mai dernier, mais ce n'est qu'un exemple), il importe de recevoir une réponse aussi nette et précise, et non un texte dont on puisse déduire l'orientation d'une manière ou de l'autre en fonction de l'analyse qui en est faite.
- A cet égard, la profession considère qu'il n'a pas été répondu aux deux courriers adressés au ministre chargé des transports le 27 novembre 2009, puis au premier ministre le 05 mars 2010. La lettre reçue le 31 mai est tout au plus un accusé de réception. Le ministre des transports n'apporte aucun commencement de réponse à la manière de résoudre concrètement les problèmes que ces évolutions réglementaires posent à la filière hélicoptère. Il se borne à déclarer que la profession a été associée à l'élaboration du projet de décret.
- **La méthode de travail consistant à organiser des réunions et des consultations ne peut plus être assimilée à une concertation avec la profession par nos membres.** Ils s'insurgent contre l'argument d'avoir été « associés à l'élaboration » de la réglementation puisque l'ensemble des paramètres qui s'imposent aux opérateurs et à leurs pilotes, n'est pas formellement intégré comme autant de contraintes à respecter. Ce n'est pourtant pas faute de les avoir rabâché. Par exemple :
 - o en tant que moyen aérien, l'hélicoptère n'a pas de vrai raison d'être ailleurs que dans les environnements dont l'accès rapide est difficile 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. La DGAC est-elle bien dans son rôle vis-à-vis de la sécurité des vols en limitant l'activité garante du maintien d'expérience des pilotes d'hélicoptères dans ces environnements ?
 - Les décisions d'investissement des opérateurs et des gestionnaires d'infrastructures portent sur des dépenses qui s'amortissent en 15 ans minimum. C'est un fait indiscutable. A l'évidence, les décideurs de la DGAC en sont conscients. Et pourtant, en dépit de nos mises en garde, ils continuent obstinément à vouloir gérer l'activité avec des échéances à 18 mois, voire à quelques jours, sans vision à plus long terme.
- En revanche, la prise en compte systématique de l'opinion exprimée par les élus locaux et même par les associations, est parfaitement organisée. Même si chacun a bien sur le droit de s'exprimer, les débats et leurs conclusions s'en trouvent biaisés. Au niveau national, la gestion d'une filière professionnelle entière se trouve en fin de compte jugée à l'aune de polémiques de quartiers et d'enjeux électifs locaux. (analyse partagée par l'AAF, le SCARA et la FNAM)

Nos membres demandent qu'avant toute saisine des opinions locales et associatives, les travaux engageant la profession soient d'abord concertés avec les autres ministères concernés (Industrie, économie, travail...) en association avec les représentants de la profession, de manière à ce que le contour global de l'impact des décisions soit formellement établi.

La gestion de l'interdiction du traitement phyto-pharmaceutique par voie aérienne est symptomatique de cette nécessité. Le texte prononce la cessation pure et simple d'activité des entrepreneurs concernés tout en se ménageant la possibilité de déroger en cas de nécessité sanitaire. Lors d'une réunion au siège du ministère de l'agriculture, nous avons montré pourquoi l'épandage en vol est l'une des activités aériennes les plus complexes, pour laquelle un entraînement rigoureux et une activité régulière sont incontournables dès lors qu'une compétence doit être entretenue. Les fonctionnaires en charge de ce dossier se sont étonnés que le ministère des transports n'ait semble-t-il jamais appelé l'attention du législateur sur ce point lors de l'élaboration de l'engagement national pour l'environnement. Nos interlocuteurs étaient d'ailleurs parfaitement d'accord sur le fait que par comparaison avec l'impact des pulvérisations terrestres, l'interdiction de l'épandage aérien est un non-sens écologique. Mais il s'agissait d'une décision politique « justifiée par sa forte portée symbolique », et par là même apparemment incontournable.

L'administration se retranche régulièrement derrière les « commandes politiques » pour justifier ses initiatives. La profession analyse ce fait comme la perte d'autonomie de la DGAC et l'abandon de son rôle de conseil éclairé auprès du pouvoir politique (à moins que ce soit une perte de compétence à analyser les situations du point de vue des administrés). Comme en démocratie, une « commande politique » pour légiférer ne saurait être tenue confidentielle, la profession demande à être informée de ces « commandes », à connaître leurs auteurs précisément et la situation qui motive ces initiatives, en même temps, et dans les mêmes termes que l'administration chargée de les mettre en œuvre.

Si la DGAC persiste à confirmer par son action et son discours, qu'elle n'est plus dans une position de travail coopératif avec le gouvernement, mais désormais en situation de servilité inconditionnelle, elle n'est pas une autorité de régulation, elle n'est plus qu'une agence d'exécution des desideratas politiques (nationaux et européens). Elle ne doit alors plus être présentée comme l'interlocuteur de concertation des représentants de la filière. Les commissions ad-hoc de l'assemblée Nationale, existantes ou à créer, constituent le niveau minimum d'une concertation sérieuse.

Réactions symptomatiques de mes interlocuteurs en marge de ce thème :

Quelle confiance accorder à une administration qui a besoin d'emprunter 60 M€ pour boucler son budget annuel à défaut d'avoir perçu un montant suffisant de redevances, et dont une part non négligeable de l'action consiste dans le même temps à contraindre et limiter l'activité génératrice de ces redevances. ?

Au plan européen, dans les débats sur l'harmonisation réglementaire, les membres de l'UFH accusent la DGAC :

- de ne pas prendre en compte des intérêts de ses administrés, notamment par ses réticences à s'opposer quand nécessaire aux initiatives de l'EASA,
- d'avoir une interprétation parmi les plus restrictives de la législation communautaire pour son application nationale.

Beaucoup de membres 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 diplomatique-juridique d'aucune sorte. Il en va ainsi par exemple du survol des villes par les hélicoptères monomoteurs, de la délivrance de CTA ou encore de l'interdiction programmée du traitement phytosanitaire par voie aérienne.

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 financées par nos impôts.

Bref, 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 du courage politique de chaque gouvernement.

En entretenant un tel contexte, les pouvoirs publics 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 ? Par manque de détermination face à un courant environnementaliste fondamentaliste non majoritaire mais à la mode, qu'elle préfère essayer de séduire plutôt que de contenir, la classe politique met en danger le site même de production de Marignane. Elle ne semble pas se rendre compte que ses justifications et ses discours rassurants franco-français n'ont pas grande prise sur les décideurs d'une société internationale actuellement sous présidence allemande. Si bien sûr les enjeux qui unissent l'entreprise Eurocopter à l'Etat interdisent encore de parler de délocalisation, il faut bien appeler l'attention sur les dangers que font peser à plus longue échéance, les 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 » du côté du Mexique par exemple.

Résumé

Par la voix de l'UFH, la profession demande :

- Que la machine administrative soit stoppée d'urgence dans ses travaux en cours, et réorientée pour que les limitations d'activité sans contrepartie cessent d'être la seule réponse aux problématiques environnementalistes.
- Que les pouvoirs publics s'attachent à prendre des décisions concertées de fond, assorties de délais d'entrée en application et de durées de validités compatibles avec les amortissements d'investissements, la mise au point du matériel futur, la formation des personnels et l'adaptation des infrastructures.
- Que les ministères de l'économie, des finances, de l'industrie et du travail soient non seulement consultés, mais systématiquement représentés dans les négociations impactant l'évolution de son activité.
- Que les sujets dont l'enjeu est global soient traités à bon niveau, sans se laisser déborder par les intérêts locaux.
- Que les interlocuteurs désignés pour mener les concertations avec les représentants de la profession soient réellement en position de décider, avec des pouvoirs suffisants pour adapter la manière dont les problèmes sont traités lorsque les impératifs de la profession l'imposent.
- Que la France en tant qu'Etat représentant ses administrés, adopte une attitude vis-à-vis des initiatives européennes aussi ferme que d'autres pays membres, lorsqu'elles sont contraires à leurs intérêts.
- Que la lecture nationale des règlements internationaux ne soit pas plus pénalisante pour les usagers Français que ce que l'on constate ailleurs.