



Communiqué de presse

Encadrer le travail aérien en ULM

Le Groupement des industriels et professionnels de l'aviation générale (GIPAG) est un important contributeur d'un projet d'arrêté soumis en novembre à la DGAC. Il a vocation à encadrer le travail aérien en ULM. Le GIPAG considère que l'usage par les exploitants d'ULM du même espace aérien pour travailler doit s'accompagner d'un corpus de règles épousant dans l'esprit et la pratique celles appliquées par le secteur des aéronefs certifiés.

Le travail aérien en aéronef certifié (avion ou hélicoptère) est sévèrement encadré, répondant à de multiples exigences réglementaires. La finalité de ce dispositif est un niveau élevé de sécurité des vols, tant pour les populations survolées que pour les pilotes employés dans ces missions. Tous les ans, les adhérents du GIPAG qui ont une activité de travail aérien (photographie, surveillance, mesures spécifiques, tractage de banderole, etc.) se soumettent à de multiples contrôles de leurs procédures ; chaque modification doit faire l'objet d'une approbation par l'Organisme de surveillance de l'aviation civile (OSAC) qui est chargé de la surveillance du milieu aéronautique, une tâche que lui a déléguée la Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Pour les exploitants d'ULM qui effectuent ce travail aérien (souvent en concurrence directe avec les exploitants utilisant des aéronefs certifiés), il n'existe tout bonnement aucun contrôle, aucun cadre et aucune exigence. Le fait que les ULM ne soient pas des aéronefs certifiés les exclut du champ d'application des règles édictées par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) concernant le travail aérien. Leur exploitation ne dépend donc que de l'administration française qui, jusqu'à aujourd'hui, n'avait jamais imposé aux utilisateurs et exploitants d'ULM un cadre opératoire précis et balisé. Il faut que cela cesse !

Ces ULM sont exploités dans le même espace aérien que les autres aéronefs certifiés sans que la sécurité des vols concernant ces vols ne soit prise en compte et analysée. Aucun cadre ne régit l'activité au-dessus des tiers survolés ni la sécurité des équipages, pilotes et opérateurs. Cette situation crée un double problème : celui d'abord donc de la sécurité des vols et celui d'une concurrence parfaitement déloyale avec les exploitants d'aéronefs certifiés. Depuis des années, le GIPAG dénonce cette incohérence politique et réglementaire auprès de la DGAC. Et les professionnels de l'ULM bénéficient, eux, d'une forme de mansuétude de la part de l'administration.

Depuis cette année, les dirigeants de notre autorité de tutelle semblent avoir pris la mesure de cette situation ambiguë. La DGAC a donc préparé en mai un arrêté qui s'est révélé, selon les dirigeants du GIPAG, trop peu contraignant. La direction du groupement, entourée de quelques experts dans le domaine de la réglementation, a pris l'initiative de rédiger un nouveau projet. Il reprend en partie le canevas du texte EASA pour les aéronefs certifiés.

Ce texte s'appliquerait aux activités commerciales ou non commerciales assurées au moyen d'un ULM en dehors des vols de loisirs. Il portera sur les activités spécialisées : photo, levage, mesures, épandage, parachutisme, tout ce qui ne concerne pas les vols de transport public qui, eux, font l'objet d'une autre série de règles. Ce texte définit donc des exigences concernant l'exploitant et la forme juridique de son activité.

Parmi les autres items, le projet d'arrêté aborde les temps de vols et de repos des pilotes, l'expérience récente (ou non) du pilote pour accomplir sa tâche, l'équipement minimum des appareils pour assurer quand même une mission (la liste minimale d'équipement, MEL), la rédaction d'un manuel d'exploitation (Manex). Le texte suggère même la création d'une licence professionnelle de pilote d'ULM assortie d'une aptitude médicale de classe 1, comme pour les pilotes d'aéronefs certifiés. Ce texte dresse également des exigences concernant les vols de transport public, plus exactement les vols touristiques, les baptêmes de l'air et la formation.

Cette réglementation de l'activité doit s'accompagner de procédures d'entretien dans des ateliers agréés au même titre que les appareils certifiés. Les interventions doivent pouvoir être répertoriées et contrôlées par l'autorité afin de créer les conditions d'un véritable suivi de navigabilité. Le travail de réflexion mené en partenariat avec la Fédération nationale de l'aviation et de ses Métiers (FNAM) à laquelle le GIPAG est adhérent a été toutefois adapté au caractère spécifique des ULM, à savoir celui précisément de ne pas être certifié. A ce titre, les dirigeants du GIPAG souhaiteraient suggérer à la DGAC de ne permettre l'exploitation qu'à des aéronefs faisant l'objet de méthodes de conception et de fabrication reconnues.

Les dirigeants du GIPAG se félicitent de cette démarche. Elle permettra de mettre une certaine cohérence entre, d'un côté un système ultra encadré des aéronefs certifiés et de l'autre le No man's land réglementaire du travail aérien en ULM. Cela va bien au-delà d'un rééquilibrage de concurrence que sous-tend en filigrane ce projet d'arrêté.

Contact :

Françoise Horiot, présidente du GIPAG, dirigeante de Troyes Aviation
06 85 41 14 04/ 03 25 74 90 00

A propos du GIPAG France :

Le GIPAG est le Groupement des industriels et professionnels de l'aviation générale. Constitué de 70 membres, il rassemble des acteurs du secteur de l'aviation générale : ateliers de maintenance, écoles de pilotage, constructeurs, industriels, équipementiers sociétés de travail aérien, etc. Il a pour vocation de proposer à ses membres des solutions aux problématiques qui se posent à eux sur le plan juridique, réglementaire, voire technique. Mais le GIPAG se veut un interlocuteur constructif avec toutes les autorités qui régissent le monde aéronautique, notamment la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et l'Agence européenne de sécurité aérienne (EASA). Sa présidente est Françoise Horiot, dirigeante de Troyes aviation.