

# L'AOPA, l'EASA et nous



Patrick Charrier, ancien président et vice-président de l'AOPA France, et Geoffroy Moreau, délégué Sud-Est, sont tous les deux pilotes et instructeurs. Et aussi membres très actifs de clubs FFA.

La butée calendaire a fini par être supprimée, il est maintenant possible de laisser un moteur en service tant qu'il apparaît en bon état lors de l'analyse annuelle. Mais quand il faut le remplacer, on est encore contraint de n'utiliser que la version « certifiée » (et techniquement figée) dont le prix de vente est très supérieur à celui de la version utilisée par les constructeurs amateurs, même pour la voltige.



À ma gauche, l'AOPA est l'Association des pilotes et propriétaires d'avion ; à ma droite, l'EASA est l'Agence européenne pour la sécurité aérienne. La première défend les intérêts des pilotes auprès de la deuxième. A l'occasion du Cannes Air Show, rencontre avec deux représentants de l'AOPA France pour faire le point sur l'intérêt de cette implication.

« The Aircraft Owners and Pilots Association, AOPA, protects the rights of general aviation pilots and aircraft owners to fly while keeping general aviation safe, fun, and affordable ». Fondée aux États-Unis en 1939, l'AOPA regroupe actuellement plus de 400 000 membres dans son pays d'origine. Ce chiffre explique à lui seul l'influence que l'association peut faire peser sur l'administration américaine. Et de fait, tous les témoignages que rapportent les pilotes français de leurs voyages aux USA concordent pour nous dire que piloter dans ce grand pays est beaucoup plus simple qu'en Europe et que la réglementation y est beaucoup plus logique tout en étant moins restrictive. Effectivement, quand on nous dit qu'il est facile de faire une balade au-dessus de New York en VFR, ou quand on constate que la presque totalité des pilotes privés IFR français volent en France avec une licence FAA (Federal Aviation Administration, la DGAC US), on comprend que le rêve américain des pilotes se justifie. En France, la situation n'est pas la même. Avec... 1 550 membres, dont seulement la moitié de propriétaires d'aéronef, on devine que le poids et les moyens de l'AOPA-France ont été relativement limités face à la toute puissance de notre administration nationale, la DGAC, la Direction générale de l'Aviation civile. D'autant que dans notre beau pays, il y a aussi l'armée qui, de l'intérieur, sait imposer ses exigences réglementaires, à son avantage bien sûr.

Mais voilà que le contexte change avec l'arrivée, en 2002, de l'EASA, l'European Aviation Safety Agency, la pièce maîtresse de la sécurité aérienne au niveau européen. Ou, autrement dit, une sorte de monstrueux nid de fonctionnaires (plus de 600) basé en Allemagne et qui doit, en principe, dicter aux autorités nationales une nouvelle organisation du ciel enfin uniformisée. Le problème, car il y en a un, c'est que la mission de l'agence étant de tout réglementer, jusqu'à l'organisation de nos ateliers de maintenance et au contenu de leurs caisses à outils, elle n'a, pour l'instant rien fait d'autre que de compliquer les choses. On a nettement eu le sentiment qu'au lieu de prendre les meilleures règles de chaque pays elle a, au contraire, retenu les plus contraignantes, et notamment celles qui aboutissent à plus de travail administratif que mécanique dans les hangars. A tel point qu'il ne semble pas possible de trouver une voix pour la défendre.

L'EASA a donc 11 ans d'existence maintenant. Sous la responsabilité d'un Français fort critiqué qui quittera ses fonctions en septembre, elle a progressivement imposé son autorité aux différentes instances nationales et commencé à légiférer. Ce fut alors à l'AOPA-Europe, entre autres, de monter au créneau, c'est-à-dire une organisation qui représente 120 000 pilotes, au lieu de quelques milliers par pays. Et cela change tout. L'association a le poids et les moyens de peser sur l'EASA, mais aussi sur la Commission

et sur le parlement européen quand il le faut. Les représentants tricolores de l'organisation profitent de la place de la France dans l'univers aéronautique européen et mondial pour jouer un rôle important dans le lobbying dorénavant mis en place à l'échelle du continent.

## L'AOPA en France et en Europe

C'est sur leur stand du Cannes Air Show que nous avons rencontré Patrick Charrier, vice-président (et président sortant) de l'AOPA-France, et Geoffroy Moreau, délégué local. Le premier nommé, pilote privé (avec IFR américain...), instructeur à l'A-C Air-France, est aussi directeur général de SAAM Verspieren-Aviation, tandis que le deuxième est pilote professionnel, instructeur, créateur d'Air-Riviera et président de l'Aéro-club de Propriano. Alors messieurs, pourquoi adhérer à l'AOPA France ?

« D'abord parce que nos membres bénéficient d'un certain nombre d'avantages très concrets, comme notre contrat d'assurance spécifique. Pour n'en citer qu'un point, il permet par exemple de contourner les restrictions généralement imposées aux pilotes privés sur les assurances des crédits d'habitation. Être membre, c'est aussi bénéficier de tarifs négociés auprès d'un grand loueur de voitures et auprès d'une centrale de réservation hôtelière (valable pour tous les hôtels).

## Le nouvel IFR européen

C'est l'un des motifs d'optimisme de ce printemps : l'EASA vient de présenter son projet d'IFR européen, avec pour objectif de l'appliquer au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 2014.

Jusqu'à présent, tout pilote désireux de s'affranchir du mauvais temps devait passer une qualification vol aux instruments, dont la définition, de l'avis général, avait été établie pour les pilotes de lignes. En d'autres termes, l'apprenti pilote devait apprendre toute une réglementation, très lourde, dont il n'aurait jamais l'usage une fois breveté. Au point que certains laissaient entendre que cela relevait de la volonté de l'autorité de laisser les pilotes privés à l'écart de l'IFR.

Cette stratégie a eu des conséquences graves. D'une part une accidentologie élevée en France, beaucoup plus que dans les pays où les pilotes privés sont formés à se jouer des nuages (USA, Grande-Bretagne). Et cela ne s'arrange pas. D'autre part les limitations imposées par le VFR (trop de vols impossibles à cause du temps) ont largement contribué à la stagnation de l'aviation légère ces trente dernières années. Et bien il se pourrait que cela change.

Il y a d'abord eu cette annonce surprise d'IFR privé national en 2012, par une DGAC qui, après des décennies de blocage, a

sans doute voulu améliorer son image alors même que son autorité va disparaître incessamment dans ce domaine au profit de l'EASA. On ne s'étendra donc pas sur cette règle-là déjà condamnée, à tel point qu'il n'y aura sans doute même pas d'élus, les quelques pilotes ayant entamé une formation étant autorisés (encouragés) à glisser directement vers la qualification EASA.

Par ailleurs, le projet de l'EASA semble mieux adapté. La qualification se décompose en deux parties, la première étant comme un IFR basique pouvant servir de marche vers l'IFR complet. Cet IFR basique, appelé EIR (*En Route Rating*) formera les pilotes à traverser la couche nuageuse pour voler au-dessus, lorsque les conditions le permettront cela va de soi (épaisseur de la couche compatible et pas de risque de givrage). Pas question d'ILS (descente dans la couche directement guidé vers la piste), ni d'*airways* (couloirs réservés en altitude), c'est exactement ce qu'attendaient de nombreux pilotes privés. Et le développement rapide des aides électroniques à la navigation accompagnera efficacement cette évolution majeure pour la petite aviation privée.

L'autre nouveauté c'est que cette qualification EIR pourra servir de marche vers l'IFR complet. Il est clair que des pilotes qui n'y pensent pas aujourd'hui seront tentés de progresser après avoir bien apprivoisé l'EIR, d'autant que la marche ne sera pas trop haute et que la formation globale semble aussi bien ajustée que l'est la formation américaine. A noter à ce propos que tout sera fait pour faciliter le « retour » des Français brevetés FAA au bercail.

Enfin, dernier détail, la qualification dont il est question sera valable pour les privés et pour les professionnels. Il s'agit de connaître et de maîtriser les règles de l'IFR, elles sont les mêmes pour tous et il est évident que les professionnels évolueront, par la suite, en fonction des avions sur lesquels ils se qualifieront.

En France, environ 3 % des pilotes privés sont qualifiés IFR. Ils sont plus de la moitié aux États-Unis, où le nombre d'accidents dus aux mauvaises conditions climatiques est extrêmement faible. On peut dire que cette annonce est le premier signe d'une évolution positive des règles édictées par l'EASA. Espérons qu'elle sera suivie de nombreuses autres surprises aussi importantes. Et à vos cahiers !

*Ou encore de recevoir un badge «AirCrew» qui facilite bien les passages aux contrôles de sécurité et les accès aux avions.*

*Par ailleurs, l'association offre différents services d'aide aux pilotes qui voyagent, notamment parce qu'elle dispose de correspondants dans le monde entier. Il y a 68 AOPA dans le monde. Et puis nous organisons des voyages, comme par exemple notre rendez-vous annuel à Propriano ».*

Voilà pour le côté « club ». Mais en prenant un peu de recul, il y a aussi la défense de des intérêts de pilotes et propriétaires. « Notre lobbying porte ses fruits. Nous nous sommes battus avec succès pour la suppression des limitations sur les potentiels (moteurs, hélices), la suppression de la TICC sur la 100LL pour les vols professionnels, la suppression de la vérification des transpondeurs tous les deux ans (CN 0265), l'allègement des contraintes d'entretien par les pilotes-propriétaires... C'est un engagement de tous les instants, un combat de tous les jours. Par exemple quand l'EASA

*a voulu clouer au sol les avions "N" des pilotes non américains, ça c'est joué sur 48 heures, un vendredi. Heureusement, notre service de veille a détecté le piège et a pu immédiatement intervenir. Et maintenant on arrive enfin, après l'éphémère IFR franco-français en 2012 (qui a peut-être influencé l'EASA), à l'IFR européen en 2014 ». Et pour une fois, doit-on y voir un signe encourageant ? Il semble que la définition de la nouvelle qualification soit bien vue.*

L'implication de l'association existe également auprès des autorités locales. « A Cannes, par exemple, nous avons réalisé un plan facilitant le respect des trajectoires anti-bruit. Il y avait un tracé défini pour la vent arrière et la base, pas facile à repérer au sol. Nous avons réalisé un document, accepté par tous les intervenants, facilitant le respect de ces repères par tous les pilotes, même de passage. »

Bon, c'est entendu. L'AOPA, qui siège aussi à l'OACI (l'organisation de l'ONU pour la standardisation des règles et des normes

aéronautiques à l'échelon mondial) et au Management Board de l'EASA, défend activement en Europe les intérêts des pilotes privés et des propriétaires. Cela vaudra bien les 80 euros de la cotisation annuelle (réduits à 20 € pour les élèves pilotes).

### Et maintenant ?

Mais il y a encore du pain sur la planche. Il faut continuer d'aller dans le sens d'une véritable séparation réglementaire entre l'aviation générale ou aviation privée, et les autres types d'aviation. On pourrait réserver la classification « aviation privée » aux monomoteurs et bimoteurs à pistons. En effet, tous les autres types d'avions, même s'il ne font pas de la ligne, sont utilisés autrement, exploités par des entreprises pour elles-mêmes, en copropriété ou en location. Du fait de leurs coûts d'exploitation et de leurs possibilités (vitesse, nombre de pax, niveaux de vol, etc.), leur usage est professionnel, ou assimilé. Et l'on ne verra pas souvent



L'obligation de faire contrôler les transpondeurs tous les deux ans vient enfin d'être annulée. Mais il n'est toujours pas possible d'installer (ou remplacer) un instrument sur le tableau de bord sans respecter un parcours réglementaire lourd et donc coûteux.

leur propriétaire aux commandes. Ce n'est pas cette aviation-là qui souffre de l'application de la réglementation générale actuelle.

Il faudrait donc, clairement, séparer notre « petite aviation » des autres, de façon à ce que plus aucun règlement né des contraintes naturelles de la circulation aérienne des avions pressurisés (autre critère de distinction possible) ne soit systématiquement imposé à l'aviation privée, sauf à en avoir vérifié le bien-fondé.

Dans ces conditions, les choses seraient plus

claires. On pourrait considérablement simplifier les procédures d'homologation/certification des machines et des accessoires, simplifier les contraintes d'entretien, simplifier les espaces aériens. On pourrait aussi mieux défendre tous les terrains menacés sous prétexte de nuisances, on pourrait simplifier les règles de sûreté... on pourrait, en fait, relancer efficacement la «petite» aviation, petite par la taille des avions mais certainement pas par son utilité dans un pays comme la France. Libérer la petite aviation

privée n'aurait que des avantages, de la formation initiale des pilotes de ligne (qui en auraient bien besoin), à la relance d'une industrie créative, en passant par le développement d'une forme de déplacements individuels modernes allégeant le trafic routier. Et rien que pour cela, le marché est dans les starting-blocks ! Jusqu'à quand maintiendra-t-on le couvercle ? Et l'AOPA pourra-t-elle le faire sauter ?

Michel SALUSSE, photos de l'auteur

## Exonération de la TIC pour les sociétés

« En vertu de l'article 14 b de la directive 2003/96, la fiscalisation des carburants d'aviation ne s'effectue plus uniquement selon la nature du produit, mais aussi selon son usage. En effet, le carburant d'aviation utilisé dans le cadre d'une activité privée est soumis au paiement de la taxe intérieure de consommation, au taux de 30,20 euros/hl pour le Jet A1 et de 35,90 euros/hl pour la 100LL. Ces mêmes carburants utilisés pour les autres usages (activité commerciale, emploi par les administrations publiques) ne sont pas soumis à taxation. »

L'exonération de la taxe intérieure de consommation est donc totale si utilisation comme carburant par l'aviation autre que de tourisme privé.

« Il s'agit des vols réalisés dans le cadre d'une activité à titre onéreux ou d'un

usage professionnel. [...] Sont ainsi concernées les activités [...] dénommées "travail aérien" au sens de l'article R 421-1-3 du Code de l'Aviation civile et les entreprises commerciales exploitant un aéronef pour leur propre compte ».

« Les sociétés enregistrées au registre du commerce, propriétaires ou locataires coque nue d'un aéronef qu'elles utilisent dans le cadre de leur activité professionnelle, peuvent bénéficier du régime d'approvisionnement en carburant exonéré [...]. Pour bénéficier du régime d'exonération, les utilisateurs devront obtenir une autorisation d'approvisionnement en exonération de carburants d'aviation, valable cinq ans, auprès de la direction régionale des douanes et droits indirects dont dépend le siège social de la société ».

Cela signifie que toute entreprise qui possède ou loue un avion et qui l'utilise, en particulier pour déplacer son personnel (y compris si le pilote en fait partie) n'est pas soumise à la TIC. Mais attention : si le pilote est titulaire d'un PPL et fait partie de l'entreprise, il ne doit néanmoins pas être employé en tant que pilote. Seuls les titulaires de CPL peuvent être payés pour piloter. La déduction de la TIC correspond à 0,35 € par litre. En pratique, la taxe est payée au moment de l'achat du carburant (incluse dans le prix de vente et encaissée directement par les services fiscaux) puis remboursée par les douanes, sur relevé. C'est pourquoi le délai de remboursement peut atteindre plusieurs trimestres. (Extrait du Bulletin officiel des Douanes n° 6 832 du 20 juillet 2009)