LE FIGARO·fr ENTREPRISES

La plupart des hélicoptères menacés d'être cloués au sol par Bruxelles

http://www.lefigaro.fr/societes/2014/10/28/20005-20141028ARTFIG00010-la-plupart-des-helicopteres-menaces-d-etre-cloues-au-sol-par-bruxelles.php

| Mis à jour le 28/10/2014 à 12:12 |

Un hélicoptère monomoteur. *Crédits photo : Héliport de Paris*

L'entrée en vigueur mardi d'une directive européenne met en danger, selon l'Union française de l'Hélicoptère, l'ensemble de la filière en Europe ainsi que l'activité des héliports, dont celui de Paris.

Le couperet est tombé. Le nouveau règlement européen qui régit le transport public de passagers en hélicoptère entre en vigueur ce mardi 28 octobre 2014[1]. Mais l'une de ses dispositions, qui vise à améliorer la sécurité, menace, selon les exploitants d'hélicoptères européens, toute une filière, ainsi que l'activité des héliports en Europe.

Cette disposition, telle qu'écrite dans la directive, interdit «tout décollage ou atterrissage d'hélicoptères monomoteurs dans un environnement hostile habité». Elle oblige les exploitants à voler avec des engins bimoteurs.

Or «plus de 85 % des 450 appareils en service en France sont monomoteurs. Environ 85 compagnies sont concernées», s'exclame Dominique Orbec, président de l'Union française de l'hélicoptère [2](UFH), le syndicat patronal de la filière. Vols touristiques, transport de techniciens pour réparer des lignes hautes tensions, transferts de salariés sur des sites non desservis par avion, navettes pour hommes d'affaires entre héliports et aéroports privés: 80 % de l'activité des exploitants français est réalisée avec des engins monomoteurs. Des vols qui s'effectuent la plupart du temps au-dessus de zones habitées.

Vols en «milieu hostile»

«Ce règlement concerne 75 % des 12.000 vols commerciaux annuels de l'héliport de Paris basé à Issy-les-Moulineaux. Il s'agit d'une flotte de 20 hélicoptères», précise-t-on à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), chargée de l'application de la directive au niveau national. «Ces monomoteurs survolent une zone où se trouvent notamment l'Aquaboulevard, le futur QG du ministère de la Défense à Balard et le siège de Bouygues Telecom... soit des milliers de personnes», argumente l'autorité française.

«Cette réglementation condamne une profession qui réalise 280 millions d'euros de chiffre d'affaires par an et emploie quelque 1800 personnes», s'alarme Dominique Orbec. Partout en Europe, c'est un tollé sauf en Belgique, seul membre des 17 pays de l'Union européenne, à appliquer le nouveau règlement.

Même la Grande-Bretagne, à l'origine de la disposition, se mobilise. «Les exploitants britanniques ont une grosse activité de transport de personnels vers et depuis les plateformes offshore en mer du Nord. Compte tenu du milieu très hostile où ils opèrent, ils ont poussé en faveur de l'interdiction des monomoteurs», rappelle le président de l'UFH. «Mais, aujourd'hui, les exploitants, épaulés par la CAA, la

DGAC britannique, se mobilisent contre cette disposition, car ils veulent continuer à voler avec des hélicos à un seul moteur pour desservir les aéroports de Londres.»

Quant à la Suisse, certes non-membre de l'UE mais liée à l'Europe en matière de sécurité aérienne, elle a carrément refusé d'appliquer la directive.

L'objectif des exploitants européens est d'obtenir un nouveau délai afin d'assouplir la réglementation et de mieux définir ce qu'est un «un environnement hostile habité». «On ne peut pas mettre sur le même plan les missions en mer du Nord et la navette entre l'aéroport du Bourget et l'héliport de Paris», plaide Dominique Orbec.

La directive est «économiquement inacceptable et opérationnellement injustifiée», ajoute-t-il. L'utilisation d'un engin avec deux moteurs coûte deux fois plus cher à l'achat (5 millions d'euros au bas mot) et en exploitation (3000-3200 euros). «La facture carburant doublerait et le coût de la maintenance serait plus élevé», explique Dominique Orbec. «Nos clients sont-ils prêts à payer deux fois plus cher un service identique?», lance-t-il.

«Pas d'accident en 50 ans»

Il est en outre impossible aux exploitants de remiser au garage leur flotte d'Écureuil et d'EC-130, les deux appareils stars de la filière, du jour au lendemain pour investir dans de nouveaux hélicos. La profession est fragilisée par la crise économique:«Nous subissons l'impact de la baisse des missions pour le compte de gros chantiers de BTP et de l'interdiction de l'épandage agricole par hélico», rappelle l'UFH. Sans compter l'impact pour Airbus Helicopters [3](et ses partenaires) qui voit «deux appareils pourtant best-sellers et à la fiabilité reconnue mondialement, condamnés en Europe», déplore Dominique Orbec.

Par ailleurs, aucune étude ne démontre la dangerosité des monomoteurs, affirment les exploitants en colère. «En cinquante ans d'exploitation, il n'y a jamais eu d'accident d'hélicos monomoteurs à l'héliport de Paris», ajoute-t-il. Comble de l'absurde pour l'UFH, les avions à un seul moteur «sont, eux, autorisés à faire du transport public de passagers au-dessus des zones habitées».

Du côté de la DGAC, ces arguments sont accueillis avec sérénité. «Les exploitants ont eu deux ans pour se préparer pendant la période transitoire et même cinq ans depuis que le sujet du nouveau règlement est sur la table. Ils ne sont en aucun cas pris par surprise», déclare-t-on au siège de l'autorité aérienne.

À ce stade, pas question de donner quitus aux exploitants. la DGAC est ferme: «Nous constaterons les infractions et les notifierons aux compagnies. Nous leur laisserons quelques semaines pour prendre des actions correctives afin de se mettre en conformité avec le règlement. Il est clair et incontournable. On l'applique.»

Véronique Guillermard

auteur 37 abonnés

Journaliste

Liens:

1 http://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/20141027trib32b973341/un-grand-nombre-d-helicopteres-interdit-de-survoler-paris.html

2 http://www.ufh.fr/

3 http://plus.lefigaro.fr/tag/aeronautique?page=6