Ciel Européen : l’Aéromodélisme enfin reconnu

Description

Drapeau Europe Drapeau Europe unknown Le 22 août a été publié au journal officiel de l’Union Européenne le règlement (UE) 2018/1139. Il s’agit d’une mise à jour du règlement européen de base (Basic Regulation) relatif à la sécurité aérienne qui intègre désormais les aéronefs sans personne à bord, et par conséquent les aéromodèles.

Il s’agit d’un texte général de haut niveau constituant la pierre angulaire de tous les règlements aéronautiques européens, et qui sera ensuite décliné dans d’autres documents officiels par l’EASA, l’agence européenne de sécurité aérienne couvrant les opérations pour l’aviation non habitée. Ces textes complémentaires seront très proches de ce que l’agence nous a présenté précédemment en particulier le document « Opinion » émis début 2018. Ils concerneront les règlements détaillés applicables aux différents régimes d’opérations « Open » ou « Spécifique », les différents scénarios et la définition des différents types de d’aéronefs non habités autorisés à réaliser ces opérations. Nous porterons ainsi une attention particulière à la “Classe C4” qui a été spécifiquement définie par l’EASA pour intégrer les aéromodèles.

Pourquoi ce texte est important pour l’aéromodélisme ?

Il fixe le cadre européen dans lequel les aéronefs non habités seront opérés. L’aéromodélisme est l’objet de l’article 34 qui lui est dédié et le fait que notre activité soit mentionnée dans le Règlement de Base de l’UE constitue déjà en soi un fait majeur.

Ce texte reconnait plusieurs points cruciaux :

- Les aéromodèles sont considérés à part entière comme des aéronefs non habités,
- Le bilan de sécurité de l’aéromodélisme est reconnu comme très bon en particulier lorsque réalisé dans le cadre de clubs et d’associations,
- La transition vers le nouveau système européen doit s’opérer de façon harmonieuse et l’activité doit se poursuivre telle qu’elle se pratique aujourd’hui.

Le texte laisse néanmoins aux états membres une certaine liberté d'action en indiquant qu'il prendraen compte les bonnes pratiques en application dans les états membres. Cela résulte entre autres des différences de règlements entre les membres de l'union européenne, mais ceux-ci sont néanmoins appelées à converger dans un délai de deux ans. En effet, si le texte rentre en vigueur quasiment à sa publication, les différences entre les législations des états membres rendent nécessaires des ajustements par étapes des règlements nationaux dans la phase de convergence. Les récentes discussions entre l'EASA et les organisations aéromodélistes européennes n'ont malheureusementpas permis d'établir un consensus sur un statut commun pour l'aéromodélisme au-delà des grandeslignes exprimées dans le Règlement de Base, seul à même de garantir sa pérennité, les différences nationales étant encore à l'heure actuelle trop marquées. En effet, l'axe des nations « Alpines » : Allemagne / Suisse / Autriche qui bénéficient de législations nationales très favorables, n'ont pas à l'heure actuelle perçu la nécessité d'un statut commun.

Ce texte est-il favorable aux aéromodélistes français ?

Oui. En effet ce texte reconnait la spécificité notre activité et donne un cadre général aux états membres pour établir, ou mettre à jour, leurs règlements nationaux. Face au récent durcissement de la législation française avec la loi 2016-1428 qui à l'origine était destiné aux dronistes, mais qui dans les faits touche désormais très majoritairement les aéromodélistes, l'Europe vient de remettre les pendules à l'heure en mettant fin aux initiatives nationales non concertées. Un cadre existe désormais et la France dispose de deux ans pour s'y conformer.

Par exemple, concernant le dispositif de signalement électronique, communément appelé transpondeur, par analogie au dispositif exigé en aviation grandeur, la France ne peut plus désormais avancer seule dans ce domaine. Elle devra d'abord se concerter avec ses partenaires européens sur l'établissement d'une norme commune avant de développer et d'imposer un quelconque équipement. D'autre part la France voulait étendre ce dispositif à l'ensemble du territoire français et ultra-marin hors des 900 terrains déclarés et publiés à l'AIP, ce ne sera plus chose possible. L'Europe exige un dispositif de signalement électronique uniquement dans certaines zones où son utilisation ou celui-ci est vraiment nécessaire, par exemple dans les zones à fort trafic aérien en très basse altitude. L'exigence d'emport "partout sauf où…" est donc remplacée par "nulle part sauf où…", ce qui est une différence fondamentale. Cela est une vraie satisfaction pour Finesse Plus, car nous rappelons que nous avons été la seule organisation aéromodéliste française parmi les autres organisations européennes à défendre publiquement cette position auprès de l'EASA.

Ce texte renforce t'il la France en matière de réglementation aéronautique ?

On peut raisonnablement en douter car les positions extrêmement restrictives de la France liées à la « loi Drone » n'ont pas été réellement suivies par l'EASA. La démarche consistant à établir dans l'urgence un règlement national alors qu'un règlement européen sur le même sujet est en préparation est rarement couronnée de succès. Lors de nos entretiens au plus haut niveau de l'Etat comme au cabinet du Premier Ministre, au Parlement, à la SGDSN ou à la DGAC, Finesse Plus a toujours préconisé de travailler de concert avec le processus européen lors de l'élaboration des règlements. Désormais la France doit se ressaisir et participer plus activement à l'application des textes européens, notamment sur la question de la limite de 120 mètres de hauteur en catégorie OPEN hors zone dédiée. La conservation des 150 mètres est justifiée par l'excellent bilan de l'aéromodélisme en matière de sécurité, en particulier l'absence de collisions, ou pseudo-collisions, avec l'aviation habitée,

ceci contrairement aux drones. Voilà un exemple de bonne pratique nationale, par ailleurs également en vigueur dans d’autre Etats de l’UE, et si la France se donne les moyens de la défendre au niveau européen, Finesse Plus soutiendra cette position.