



Association des pilotes ou Propriétaires d'Aéronefs France

Rapport Moral 2023

Cher membre,

L'année 2023 aura été riche sur le plan aéronautique, tant en France qu'en Europe.

Nombre de dossiers épineux ont été traités pendant ces douze mois et les relations avec notre DGAC se sont renforcées lors du traitement de dossiers comme celui des taxes et redevances aéronautiques ou de la création des cartes CIME. Et si Pierre-Yves Huerre a quitté la direction de la Mission à l'Aviation Légère et à l'Hélicoptère en fin d'année 2023, pour prendre la direction du BEA, nous continuons à entretenir les excellentes relations établies avec Pierre-Yves avec son successeur Gilbert Guichenev.

Mais il me faut aussi remercier tous les membres du conseil de l'AOPA et les membres qui se sont investis dans des tâches diverses et variées tout au cours de l'année. Sans eux, il nous serait impossible de suivre l'ensemble des dossiers traités dans une année.

La facturation établie par les aéroports pour nos avions légers (jusqu'à 5.7T) génère de nombreux courriers de nos membres. Les problèmes principaux rencontrés sont les abus de facturation constatés. Nous vous rappelons que l'AOPA France se tient à votre disposition, au travers de son service SARA (Service d'Assistance aux redevances Aéronautiques), pour contester les facturations abusives.

La majorité des textes concernant les facturations autorisées aux aéroports datent du milieu des années 50. L'union des Aéroports français a demandé au ministère de tutelle de moderniser ces textes. Plusieurs réunions ont eu lieu pendant l'année 2023.

Les principaux points défendus par l'AOPA France en 2023 :

Taxes et facturations aéroportuaires

- Le montant des taxes d'atterrissage doit continuer à être fixé par l'État et rester totalement séparé de toute autre ligne de facturation.
- Le montant des taxes d'atterrissage doit rester raisonnable et ne devrait pas augmenter de manière significative, les taxes d'atterrissage correspondant uniquement à l'utilisation de la piste et des taxiways.
- La facturation des taxes d'atterrissage, des frais de parking et de tout autre poste de facturation doit être détaillée et non présentée comme une ligne unique « forfait VFR », « Forfait Escale » ou toute autre appellation¹.

¹ La pratique des « forfaits » se développe en France. Ces forfaits regroupent sur une ligne unique plusieurs postes de facturation, comme 24 heures de parking, une remise sur les taxes d'atterrissage pour des vols locaux éventuels pendant l'escale. C'est contraire aux dispositions du Code de la consommation qui prévoit que chaque service, taxe, ou tout élément facturé doit être détaillé. Ceci nous pose un problème lorsque l'on propose, par exemple, un Forfait Escale comprenant 24 heures de parking alors que l'on ne reste sur place que quelques heures...



Association des pilotes ou Propriétaires d'Aéronefs France

- Refus de considérer qu'une taxe d'atterrissage est due en cas de remise de gaz (pourtant pratiqué par bien des aéroports)
- Refus des facturations relatives à une approche IFR ou VFR sur un aérodrome ou aéroport. L'aviation générale étant exemptée de redevances en route (moins de 2 T.) et les plus de deux tonnes payant ces services au travers d'Eurocontrol.
- Refus de la facturation du balisage de piste entre LS-30' et CS+30' sur les terrains non contrôlés sans demandes expresses du commandant de bord (même lorsque c'est un AFIS qui procède à l'allumage du balisage).
- Refus de l'instauration d'une taxe « AFIS » visant à compenser le salaire d'un agent AFIS par une taxe pour chaque mouvement.
- Refus du handling obligatoire pour les vols non commerciaux de moins de six tonnes, comme c'est le cas aujourd'hui. La facturation de handling obligatoire est pourtant pratiquée par des aéroports tels que Bastia, Calvi, Ajaccio, Nantes, Bordeaux, Marseille et bien d'autres.
- Reconnaissance systématique des Cartes d'Identification de Membre d'Équipage (CIME) et des privilèges accompagnant cette carte sur les aéroports dotés d'une ZSAR ou d'une PCZSAR, même lorsque le parking d'aviation générale est situé en dehors ces zones².
- Accessibilité garantie à l'aviation générale. Pas de ségrégation par les tarifs ou par l'absence de zones de parkings. Après tout, ces aérodromes et aéroports sont ouverts à la circulation aérienne publique ! Imaginons un instant un centre commercial qui refuse le parking aux automobiles privées et réserve son parking aux autobus !

Lors des réunions sur ce sujet, l'accent a été mis sur le fait que l'aviation générale ne rechigne pas à payer pour des services rendus tangibles, mais qu'une dérive s'est installée au cours des années écoulées. Nous défendons bec et ongles les intérêts des pilotes, l'accessibilité aux infrastructures aéroportuaires étant indispensable. Nous avons pu démontrer que nombre d'aéroports pratiquant la ségrégation par la tarification reviennent sur ces décisions après avoir constaté une diminution de revenus due à la disparition des mouvements d'aviation générale. Ceux qui persistent, généralement, veulent réserver les zones de parking aux mouvements commerciaux.

Les négociations se poursuivent et verront leur terme vers la fin de l'année 2024, début 2025.

Accès aux avions sur les aéroports avec ZSAR ou PCZSAR

L'année 2023 a été marquée par la possibilité pour l'AOPA d'émettre des cartes permettant l'accès aux zones de sécurité des aéroports accueillant des vols commerciaux. La réglementation européenne ne prévoyait cette possibilité que pour les équipages commerciaux salariés d'une compagnie aérienne. Encore un exemple de réglementation européenne ayant omis de considérer l'existence des pilotes privés !

² Certains aéroports refusent de reconnaître les cartes CIME au prétexte que le parking aviation générale se situe en dehors des zones de sécurité et exigent le paiement d'un accompagnement à pied ou motorisé.



Association des pilotes ou Propriétaires d'Aéronefs France

Avec le soutien de la MALGH, l'AOPA a lancé l'idée de créer une carte d'accès identique. Celle des équipages non commerciaux, réservée aux équipages qui ne sont pas salariés d'une compagnie aérienne.

Le soutien de la DGAC a été déterminant dans la création de cette nouvelle carte : la carte CIME.

Plus d'explications sur la carte CIME : <https://www.aopa.fr/carte-cime-disponible-pour-les-membre-aopa/>
La FFA, l'ENAC et le GIPAG ont emboîté le pas à l'AOPA et sont autorisés à émettre des cartes CIME.

L'AOPA France agit également pour le compte des pilotes ULM licenciés à la FFPLUM en réalisant leurs cartes CIME. Les licenciés de la FFPLUM deviennent également membres de l'AOPA France.

Cette opération démarrée en mai 2023 nous a vu délivrer 152 cartes CIME au 31/12/2023. Ces délivrances nous ont permis d'augmenter le nombre de membres de l'AOPA France (Il est à noter que ce phénomène s'accélère au cours de l'année 2024) Rappelons également que la validité de la carte CIME est liée au fait que le détenteur reste membre de l'AOPA, à jour de cotisation, pour l'entièreté de la durée de validité de la carte CIME (trois ans).

Révision du théorique IFR CBT et Basic IR

Nous avons transmis à la DGAC une analyse du théorique Basic IR et IR SBT pour souligner les points qui sont encore à améliorer. Les remontées d'expérience par les candidats à ces épreuves ont montré que certaines questions sont encore sibyllines ou complètement incompréhensibles et certaines réponses proposées sont erronées. Une adaptation est encore nécessaire. Nous pensons que les questions posées, dans certains cas, viennent des « anciens » théoriques ou n'ont pas été contrôlées suffisamment. Le but recherché lors de la création de ce théorique étant d'améliorer la sécurité en vol en se concentrant sur les sujets qui sont relatifs au vol en régime IFR sur monomoteur ou bimoteur, sans tenir compte du programme demandé à ceux qui se destinent au pilotage d'avions de ligne.

Épreuves de compétences linguistiques

Dans le même registre, nous avons fait remonter un certain nombre de remarques quant à la gradation des épreuves de compétences linguistiques (FCL 1.55 et FCL1.055D). Dans certains centres d'examen de la DGAC, les testeurs ne tiennent pas correctement compte du barème de notation OACI et minorent les notes sur la base de l'accent plutôt que sur la clarté et la précision de la réponse. Certains se voient donc refuser un niveau 4 ou supérieur alors qu'ils devraient l'obtenir.

Le barème OACI, in extenso : <https://www.aopa.fr/echelle-de-notation-oaci/>



Association des pilotes ou Propriétaires d'Aéronefs France

PRINCIPAUX DOSSIERS EUROPÉENS TRAITÉS EN 2023

2023 a vu une augmentation très importante de la participation de l'AOPA France à des dossiers traités au niveau de l'EASA, de la Commission européenne et de la Commission européenne Transports. Cela a généré une augmentation notable des frais de déplacement. Ces frais couvrent les allers et retours à Bruxelles et Cologne, la participation aux réunions AOPA Europe trimestrielles, et des déplacements aux USA pour participer aux réunions avec l'AOPA USA et la FAA.

AVGAS 100 LL sans plomb

Inutile de rappeler que nous allons voir bientôt disparaître l'AVGAS que nous connaissons depuis la Seconde Guerre mondiale. 2030 semble être le moment où tous les pays vont s'accorder pour l'interdire complètement.

L'AOPA France a été sélectionnée pour participer aux comités créés par l'EASA et la FAA sur le sujet, en compagnie de l'AOPA Allemagne.

Nous sommes en contact avec l'ensemble des sociétés qui développent les nouveaux carburants non plombés, dont certains ont déjà été certifiés par la FAA.

Mais si la certification est acquise, la distribution n'a pas encore commencé, même aux USA.

Les AOPA du monde entier suivent ce dossier avec minutie et cherchent le meilleur moyen de faire en sorte que le premier carburant sans plomb devienne disponible et, surtout, que les prix ne flambent pas...

Le combat fratricide que se livrent GAMI et SWIFT FUELS, aux USA, ne fait guère avancer les choses.

Personne ne doute qu'une solution technique est désormais à portée de nos réservoirs, ce sont maintenant les modalités de distribution et la compatibilité de ces nouveaux carburants entre eux qui sont scrutées par toutes les parties prenantes. Ce dossier est sans l'un des plus chronophages que nous ayons à traiter actuellement.

U-SPACE

Le U-SPACE est une nouvelle classification d'espace aérien destiné à protéger les activités des drones, UAV et EVTOL aux abords des zones urbanisées. Ces espaces sont créés « à la demande » par les opérateurs de drones. Les textes réglementaires qui encadrent ce projet sont notoirement nébuleux. La création d'une zone U-SPACE peut se faire partout et à n'importe quel moment. Cependant les textes ne prévoient pas d'altitude maximale pour ces zones, pourtant réputées pour se limiter à une hauteur inférieure à 1000 pieds.

Ceci crée un véritable danger pour la libre circulation de l'aviation générale aux abords des zones urbanisées. En effet, aucune mesure réglementaire ne limite l'étendue ou l'altitude maximale de ces zones.

En revanche, les textes prévoient que l'aviation « pilotée » doit obligatoirement se signaler aux opérateurs de drones au moyen d'un équipement électronique embarqué. Le flou qui entoure ces nouveaux textes réglementaires n'est pas acceptable, car il pourrait mettre en question la circulation des trafics VFR à très basse altitude à proximité des grandes villes, là où les limitations (classe A, corridors de transit VFR) se font très près du sol.

E-Conspicuity

L'EASA a fait, dans son plan de sécurité, état du fait que l'anti collision était une priorité. En ajoutant à cela la réglementation U-SPACE, qui oblige à se signaler électroniquement aux dronistes et l'on comprend que nous devons bientôt nous équiper d'une nouvelle forme de transpondeur, à moins de déjà être équipé en ADS-B out 1090 MHz.



Association des pilotes ou Propriétaires d'Aéronefs France

Notre première opposition, pour laquelle nous continuons à mener un combat permanent, découle du fait que l'aviation pilotée doit se signaler aux dronistes alors qu'aucune obligation réciproque n'est imposée aux drones. Comment accepter que nous devions investir dans un système sans pouvoir avoir connaissance de la position des drones ?

L'EASA a voulu imposer un nouveau standard (ADS-L pour ADS-B Light), qui serait uniquement utilisé en Europe et basé sur les téléphones mobiles et les transmissions radio sur la bande 868 MHz. Cette dernière est une fréquence publique, utilisable par tous (ouverture de portes de garage, interphones bébé, Walkie-Talkie etc.). Même si le système FLARM utilise ces fréquences, il ne paraît pas raisonnable d'utiliser une fréquence publique, facilement brouillable, pour une application anticollision censée protéger des vies humaines.

Les contraintes d'exploitation des réseaux téléphoniques étant ce qu'elles sont, il paraît illusoire de pouvoir compter sur un système anti-abordage à toutes les altitudes utilisées par l'aviation générale. Tous les pilotes le savent, les communications VOX ou DATA sur le réseau mobile sont aléatoires à bord d'un avion. Et d'après les experts en téléphonie mobile, il y a peu de chances que cela change dans l'avenir, les investissements nécessaires à l'optimisation pour une utilisation en vol étant énormes en comparaison du nombre d'utilisateurs potentiels.

La position défendue par l'AOPA France, au nom de l'ensemble des AOPA européennes est donc la suivante :

- Le standard adopté pour l'E-Conspicuity doit être un standard de communication Aviation reconnu par l'ensemble des pays dans le monde.
- L'ADS-B 1090 MHz fait partie de ces technologies, mais reste un investissement conséquent pour l'aviation générale.
- L'Universal Acces Transponder (UAT) est un standard reconnu et approuvé par l'OACI et a été adopté pour une utilisation généralisée aux USA et en Asie.
- L'UAT utilise une fréquence « Aviation ». L'ensemble des pays adhérant à l'Agence de Fréquences Internationale a accepté de réserver cette bande de fréquence à l'utilisation par l'aviation et les militaires. Les militaires ont quasiment cessé d'utiliser ces fréquences dans l'ensemble de l'Europe.
- Le coût d'un système UAT, de par le nombre d'unités fabriquées aux USA, est bien inférieur à celui d'un récepteur utilisant de nouveaux protocoles et fabriqué en petit nombre. Le coût d'un transpondeur mixte ADS-B out 1090/UAT incluant un récepteur GPS est d'environ 500 euros TTC à ce jour. Ce type de transpondeur conviendrait parfaitement au signalement des avions pilotés vers les drones dans l'U-SPACE et permettrait à ces derniers de se signaler à nos avions. Le coût associé ne paraît pas prohibitif pour les opérateurs de drones (d'autant plus qu'il s'agit pour les dronistes d'opérations commerciales). On bénéficierait ainsi d'une sécurité accrue réelle.
- L'UAT est un canal bidirectionnel ce qui permettrait l'envoi gratuit, comme aux USA, des données météo, des NOTAMS, des cartes radar Doppler et les informations d'activation ou de désactivation d'espaces aériens en temps réel.



Association des pilotes ou Propriétaires d'Aéronefs France

- Les applications utilisées par les pilotes (ForeFlight, Garmin Pilot, SkyDemon, etc) sont capables d'utiliser les données UAT dès aujourd'hui et sans modification.

Ce dossier est d'une importance capitale pour notre aviation. Les enjeux de sécurité sont la première raison, mais on ne peut laisser le législateur nous faire porter seuls le coût de l'amélioration de la sécurité. D'autres pays européens ont adopté l'UAT : L'Angleterre (toujours physiquement dans la zone Europe malgré le Brexit !), la Norvège, la Finlande, le Danemark ont commencé à installer des stations sol UAT. Ces pays ont mis en œuvre un système d'aide au financement des nouveaux appareils, prenant jusqu'à la moitié du coût des appareils (moins de 500 euros).

L'empressement de l'EASA à solder ce dossier est tel que nous devrions voir une résolution fin 2025.

Visites médicales EASA et FAA

Depuis l'entrée en vigueur du traité bilatéral EASA/FAA, les pilotes opérant des aéronefs immatriculés aux USA doivent disposer de licences américaines et européennes, toutes deux valides. Le TIP-L (document listant les conditions d'applications du traité bilatéral) mentionne noir sur blanc la nécessité de disposer également des deux médicales distinctes. Les USA et les pays européens étant tous membres de l'OACI, ils se sont engagés à appliquer des standards « minimum » selon les recommandations de l'OACI. En fait, les standards européens pour les pilotes non professionnels sont bien plus sévères que les standards américains. Devant la disparition des médecins aéronautiques FAA en Europe (il n'en reste que cinq en France, dont 3 sont réellement actifs), il devient très compliqué et très coûteux de maintenir les deux certificats médicaux actifs en même temps.

L'AOPA France a demandé à la FAA, au nom de toutes les AOPA européennes, à ce que les pilotes privés disposant d'une visite médicale de classe 2 EASA soient dispensés de passer une visite médicale américaine, comme c'est déjà le cas pour les pilotes possédant une licence privée et une médicale européenne lorsqu'ils bénéficient d'une licence privée américaine par reconnaissance de leur licence européenne d'origine.

Libre circulation des ULM et avions non EASA à travers de l'Europe

Lorsque l'on opère un ULM ou un aéronef qui n'est pas géré par l'EASA (Kits, construction amateur, avions anciens, etc.), il n'est pas simple de se rendre à l'étranger, au sein de la communauté EASA. Il faut faire une demande préalable, ces autorisations sont restrictives quant à leur durée ou leur répétition dans le temps. Tous les pays EASA étant membres de l'OACI et appliquant les règles EASA, on ne peut nier une similitude entre les textes qui régissent ces catégories particulières d'appareils. Les règlements nationaux sont tous peu ou prou identiques.

C'est pour cette raison que l'AOPA France et l'AOPA Luxembourg ont présenté une proposition visant à autoriser les libres déplacements de ces catégories d'aéronefs au sein de l'Europe, dès lors qu'il s'agit de déplacements d'agrément (pas de travail aérien, vols touristiques payants, etc.). Nous reconnaissons également le droit de chaque nation à refuser qu'un appareil non EASA et immatriculé dans un autre pays européen soit basé en permanence dans un pays européen tiers.



Association des pilotes ou Propriétaires d'Aéronefs France

Conclusion

L'AOPA France aura accompli un travail énorme en 2023, tant au niveau national qu'au niveau européen. Les dossiers techniques sont nombreux et le nombre de réunions, que ce soit en visioconférence ou en présentiel est en augmentation constante. Cela implique de nombreux déplacements en Europe, voire aux USA

L'arrivée de nouveaux membres au sein du conseil nous a permis de redistribuer un peu les tâches, mais la charge de travail est constante. Nous voulons ici remercier Axel-Stéphane Smörgrav et Jean Sotiropoulos de leur engagement ! Romain Spadiny, Directeur des Ventes Europe du Sud de Garmin et Geoffroy Moreau, pilote de ligne, ont également posé leur candidature pour rejoindre le conseil d'administration. C'est avec le plus grand plaisir que nous les accueillons au sein de notre équipe pour une période de cooptation avant qu'ils se présentent à l'élection lors de la prochaine assemblée générale.

Les interventions visant à aider nos membres convoqués devant une cour de justice ou devant une commission punitive (ACNUSA par exemple) sont de plus en plus nombreuses. Cela implique une disponibilité immense de la part des membres du conseil d'administration pour apporter l'aide nécessaire à nos membres.

Comme prévu, l'émission des cartes CIME a permis de gagner de nouveaux membres et notre travail commun avec la FFPLUM nous a permis d'accueillir de nouveaux membres opérant des ULM généralement aussi ou plus performants que nombre de machines de propriétaires ou de club. Qu'importe l'aéronef, pourvu que l'on continue à voler !

Le conseil d'administration de l'AOPA France est toujours aussi déterminé à défendre l'aviation générale, à trouver des solutions innovantes nous permettant d'éviter la constante augmentation du coût de nos heures de vol et à préserver la liberté d'accès à toutes les infrastructures aéroportuaires.

Emmanuel Davidson

Président