



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

20 mars 2010

Réglementations ULM en France et en Europe : Le bout du tunnel ! Vraiment ?

Notre Fédération se porte-t-elle bien ? Autant répondre tout de suite à cette interrogation, en introduction de ce rapport moral annuel : OUI, trois fois OUI ! Autosatisfaction ? Non, car ma réponse repose essentiellement sur des chiffres, qui eux sont tout à fait vérifiables :

- **13 398 adhérents au total en 2009 ; à comparer au chiffre de 13 108 en 2008. Le taux d'accroissement est certes plus modeste qu'il y a quelques années, mais en ces temps unanimement qualifiés de « difficiles » sur le plan économique, nous aurions tort de faire la fine bouche devant un résultat positif. Si nous nous comparons à nos amis des autres fédérations aéronautiques françaises et étrangères nous sommes bien placés. Ce qui ne doit pas nous empêcher d'être très vigilants et à l'écoute des besoins réels des pilotes d'ULM en France.**
- **Un budget en équilibre, très raisonnablement excédentaire. De ce point de vue, il faut également souligner, sans non plus également faire de l'autosatisfaction, que ce résultat, l'un de nos soucis permanents tout au long de l'année, est relativement remarquable alors que nous avons traversé, comme tout le monde, une crise économique mondiale, qui a eu beaucoup d'impacts négatifs pour de**

très nombreuses entreprises. Résultat obtenu grâce au niveau des adhésions, à une gestion stricte des dépenses et des produits, à une surveillance constante en temps réel de la situation financière. Chaque semaine notre Trésorière « monte » à Paris pour veiller au grain ; et comme pour elle un sou est un sou... personne n'oserait lui présenter des engagements de dépenses qui ne seraient pas dans les enveloppes autorisées ! Elle vous en parlera en détails un peu plus tard, à l'occasion de son rapport financier.

Je sais que chaque année certains d'entre nous discutent âprement notre demande d'augmentation de la cotisation de l'indice de la hausse du coût de la vie : 1% cette année, prenant effet l'an prochain. A ce sujet je souhaite apporter les précisions suivantes :

- **La Fédération est devenue une petite entreprise dont les charges augmentent chaque année, en terme de salaires de nos quatre salariées entre autres, et toutes celles qui nous sont imposées par l'Etat. A ma connaissance les frais indispensables générés par le système informatique, les charges foncières, d'électricité, d'eau, d'assurances... n'ont pas subi de baisses !**
- **Nous l'évoquerons plus tard également, mais en réponse à ceux qui se posent légitimement les questions de savoir à quoi passe leur argent et pour quels bénéfices il est utile de cotiser à la Fédération. Il faut dire qu'outre le financement de toutes les actions fédérales en complément des subventions de la DGAC et du Secrétariat d'Etat aux Sports, les déplacements, en semaine et en week-end, revêtent une importance vitale, mais génèrent aussi des coûts élevés qui ne vont pas en baissant ; carburant et billets de train ne cessent d'augmenter (2ème classe !). Or nous le verrons plus loin, nos succès dépendent étroitement de notre présence sur le terrain et surtout aux réunions nationales, et plus encore internationales à Bruxelles, Cologne ou autres villes de l'Union qui sont absolument indispensables. Si nous n'y participons pas, le futur de l'ULM se fera sans nous... et je vous garantis qu'il n'ira pas dans le sens que nous souhaitons. Vos élus donnent sans compter et sans se plaindre leur énergie et leur temps... donnez-nous les moyens de travailler correctement et efficacement... c'est tout ce que nous vous demandons.**
- **Par ailleurs, cette année le Secrétariat aux Sports nous fait savoir que les subventions allouées aux Fédérations non Olympiques sont inexorablement vouées à la baisse (nous n'avons pas encore les chiffres, mais c'est une tendance) dans le temps, sans qu'il soit exclu**

qu'à moyen terme elles n'existent plus du tout ! Le problème est différent pour la DGAC dont les subventions sont directement liées au volume du trafic commercial par le biais des taxes. L'année 2009 fut mauvaise pour cause de crise avec pour corollaire une baisse de 15% des subventions allouées aux Fédérations en 2010... qu'il faudra bien combler par des fonds propres si nous voulons garder le même niveau d'activité. Cependant, la tendance n'est pas inéluctable pour la DGAC dont le Directeur Général nous affirme qu'en cas de hausse du trafic... il y aura hausse des subventions ! Nous vous incitons donc à prendre l'avion pour vos déplacements... vous récupérerez une partie de votre mise !

Ce qui tout de même veut dire qu'il ne faut pas se voiler la face et qu'il nous faut envisager d'autres sources de financement, sans exclure de se préparer éventuellement dans l'avenir à demander des efforts supplémentaires en terme de cotisation... ce que évidemment nous ne souhaitons nullement, mais qui peut s'avérer un scénario possible si la tendance ne se renverse pas et si nous voulons malgré tout continuer d'exister. Ce sera certainement un choix cornélien !!!

Ce qui bien entendu est moins facilement concrètement quantifiable c'est le moral des pilotes d'ULM ; mais on peut sans se tromper dire qu'il est à la hauteur de la facilité et la simplicité avec lesquelles il lui est permis d'exercer sa passion, c'est-à-dire de voler. Et ceci est en lien direct avec les actions de la FFPLUM en interne et de son propre fait, ou en collaboration avec administrations et institutions nationales et internationales, avec les autres fédérations aéronautiques françaises au sein du CNFAS (Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives) ; ou parfois même en montant au créneau pour nous opposer à ces mêmes administrations et institutions, lorsque cela s'avère nécessaire. Le moral dépend alors de nos succès et de nos échecs.

Je pense très sincèrement que nous sommes plutôt branchés sur le mode « succès » !

Explications :

Vous nous avez élus l'an dernier sur un programme 2009-2013, véritable fil rouge de notre mandature. C'est lui que nous nous devons de réaliser. Certains objectifs sont faciles à réaliser, d'autres s'avèrent plus difficiles à atteindre... Qu'importe ! L'essentiel est de faire preuve de détermination dans l'action et de la plus grande cohérence dans la politique générale mise en œuvre.

Le programme fédéral est intitulé « Faire durer le succès sans perdre l'esprit ». Je vous invite à le relire. Son introduction met bien en valeur l'esprit qui anime l'équipe qui m'entoure, qui nous anime tous. Il affirme bien ce que nous voulons être et rester, la direction que nous avons clairement choisie et ce vers quoi nous ne voulons pas nous laisser entraîner : l'ULM n'est pas un avion ! Mais un mouvement qui, au-delà de la diversité des pratiques, partage un même esprit. Il faut en déduire que nous voulons absolument et fermement continuer à bénéficier d'une réglementation de type « déclaratif », simple et adaptée, basée essentiellement sur la responsabilité individuelle... ce qui nous amène en conséquence à refuser de subir une réglementation de type « EASA » tant que l'Agence européenne ne nous proposera pas ce type de réglementation dont nous bénéficions en France. C'est la pierre angulaire de toutes nos actions, qui toutes s'articulent autour de cette farouche volonté. Car si nous devons échouer dans ce dossier... tout le reste ne servirait, ni n'aurait servi à rien !

Comme vous n'êtes pas venus, de si loin, pour juste écouter une litanie, je vous réserve à la fin de ce rapport un petit « scoop » qui devrait vous donner du baume au cœur.

Sécurité et Enseignement

La politique fédérale repose sur deux pieds : la réglementation et la sécurité.

Et la sécurité passe par l'enseignement.

Si je dois évoquer un sujet 2009 « négatif » il s'agit bien de celui des accidents dont le nombre de décès a atteint le nombre de 31 !

Certes il y a eu plus dans le passé, avec un nombre moindre de pilotes.

Certes, ramené au nombre d'aéronefs en service (13 000 environ) et au nombre d'heures de vols estimé par nos statistiques à 775 000, notre taux n'est pas plus mauvais que celui des autres pratiques aéronautiques de loisir, dont les chiffres cette année n'ont pas été excellents non plus.

Mais nous ne pouvons absolument pas nous satisfaire de ces raisonnements.

Ces morts et ces blessés c'est humainement intolérable et source de grandes souffrances. C'est aussi trop de pression de la part des autorités, nationales et européennes, qui réagissent en terme d'opinion publique...

qui elle-même accepte les accidents de voiture et de motos sans presque sourciller, mais s'offusque des accidents plus rares d'aéronefs, en particulier d'ULM. A chaque accident nous est brandi le spectre de la réglementation et de l'encadrement. L'étude commandée par l'EASA sur les différentes réglementations ULM d'Europe devra dans ses conclusions prendre largement en compte le taux d'accidents. Comment croyez-vous que l'EASA réagira si nous ne pouvons prouver que nous avons un taux qui ne soit pas supérieur à celui de l'aviation certifiée ? Il est de votre devoir dans vos clubs de faire tout le nécessaire pour responsabiliser encore plus vos pilotes. Il en va réellement de notre pérennité.

An niveau fédéral, sous la houlette de Thierry Couderc, nous sommes partie prenante de toutes les actions, en interne ou dans le cadre du CNFAS, qui peuvent être utiles à cette cause, qui doit être au centre de nos préoccupations :

- Participation à l'Institut pour la Sécurité ;
- Participation au groupe de travail, dénommé Revue de Sécurité, avec la DGAC ;
- Synthèses avec le BEA ;
- Correspondants de Sécurité dans les régions ;
- Réalisations et publication d'affiches, de synthèses, de statistiques, de fiches, de commentaires et d'analyses ;
- Création de l'outil informatique « RASU » ;
- Etude actuelle avec le BEA d'une formation « d'enquêteurs » de pilotes ULM de la FFPLUM, à la constatation sur place et à l'analyse d'accidents que le BEA nous confierait... affaire à suivre ;
- Etude avec la DGAC, dans le cadre du CNFAS, de la création d'un Conseil Permanent de la Sécurité Aérienne de l'Aviation Légère et Sportive, qui rassemblerait en son sein toutes les énergies et tous les moyens humains, financiers et matériels, des administrations, fédérations et autres organismes y ayant intérêt, dans un but de cohérence, d'efficacité et de réalisations concrètes. Il devrait voir le jour cette année.

En conclusion, sur ce chapitre il nous faut surtout démontrer que nous sommes capables d'agir en responsables, de nous prendre en charge, de faire preuve d'initiative et de volontarisme... en un mot de ne plus compter sur les services de l'Etat et sur la sacro sainte toute puissante réglementation, Bible d'un temps révolu, pour rendre plus sûre notre pratique aéronautique ULM...

La sécurité dépend étroitement de la qualité de la formation initiale des pilotes dispensée par nos instructeurs professionnels et bénévoles. Cette qualité est étroitement liée à celle de la formation des instructeurs elle-même.

Tout d'abord nous ne songeons nullement à modifier le statut des instructeurs, et plus largement à solliciter un brevet « professionnel » spécifique. Le système que nous connaissons a le mérite de la simplicité. Il a fait ses preuves ; pourquoi chercherions-nous des complications, sinon à vouloir copier les « grands ». De plus, la « tarte à la crème » du faux bénévolat, qui peut exister certes, est un lieu commun qui commence à devenir éculé et ne convainc plus grand monde. Pros et bénévoles doivent pouvoir continuer à enseigner selon leurs critères et couvrir ainsi toutes les demandes, nombreuses et variées. L'Europe a des vellétés de rendre les conditions d'enseigner plus draconiennes... pour amener les écoles d'aviation légère de loisir vers les mêmes critères que pour l'aviation commerciale (idem pour les baptêmes de l'air...). Autant dire la mort des écoles de clubs si les négociations menées par la DGAC, la FFA et l'EPFU n'aboutissaient pas... Nous échappons pour l'instant à ce danger, les aéronefs de l'Annexe II restant sous réglementation nationale... Que ceux d'entre nous qui voudraient encore quitter l'Annexe II veuillent bien lever le doigt !!!

Notre souhait est de faire « évoluer » le recrutement, la formation et le suivi des connaissances de nos instructeurs, pour les adapter à l'évolution de la pratique de l'ULM. Elle a évolué, certes par l'évolution des machines, mais plus encore par le goût du voyage et la complication croissante des espaces aériens. De ce simple fait l'instructeur doit avoir aujourd'hui la maturité nécessaire avant de rentrer en stage, puis étudier à apprendre à enseigner, par exemple, de façon plus pointue qu'autrefois, à « décrypter » une carte aéronautique, à s'exprimer correctement à la radio, à comprendre les messages météo... Il devra se remettre régulièrement en cause, constater et améliorer le niveau de ses connaissances... Il faudra en revenir aux fondamentaux, c'est-à-dire, à l'enseignement du pilotage d'ULM et pas celui d'avions... Nos pilotes doivent savoir poser en campagne et avoir à l'esprit que la panne moteur fait partie intégrante de notre pratique : ce que les progrès de la technologie ont tendance à nous faire oublier.

Bref, sans plus entrer dans les détails, l'environnement et les mœurs d'aujourd'hui ne permettent plus l'amateurisme chez nos instructeurs, véritables chevilles ouvrières de notre mouvement ; le développement de la pratique de l'ULM ou sa disparition à terme dépend étroitement de la qualité de l'enseignement qui sera dispensé à nos élèves.

Vous l'aurez compris, cette évolution –qui ne sera pas une révolution- est un grand et délicat chantier. Il vient de commencer en offrant la possibilité à nos instructeurs d'y participer. Un questionnaire « enquête de métier » leur a été envoyé dont les retours sont massifs. Après dépouillement et analyse par un groupe de travail spécifique, des propositions seront présentées au cours d'un grand symposium des instructeurs... que nous souhaitons voir se dérouler avant la fin de l'année.

Tous les sujets sur lesquels nous travaillons sont à nos yeux importants. Mais évoquer chacun en détails vous obligerait à rester attentifs à mes propos jusqu'à demain matin... mission impossible à réaliser. Je vais me contenter d'en survoler quelques uns pour terminer sur celui fondamental, celui du... scoop... celui de la réglementation.

Espaces aériens, aérodromes, sûreté

Deux de nos interlocuteurs étant notamment présents, le Général Adam de la DIRCAM et Monsieur Coffin de la MALGH, ainsi que certains de mes partenaires au sein du CNFAS sur ces sujets éminemment délicats, compliqués (plus encore quand certains se font un malin plaisir ou une vocation de les compliquer un peu plus) je les évoquerai certes brièvement, mais avec franchise.

En ce qui concerne les espaces aériens nous sommes dans le compromis permanent et obligatoire : trafic commercial qui prime sur tout pour des raisons économiques, l'aviation militaire qui doit envoyer au combat des pilotes impérativement bien entraînés, et nous petite aviation de loisir qui ne devons pas nous laisser évacuer du ciel par certains qui vraiment, mais alors vraiment, n'ont rien à faire de nous et se demandent pourquoi nous sommes autorisés à les côtoyer, puisque par essence, ils sont les dieux d'un ciel qui leur appartient tout entier. Au départ le jeu semble inégal... Eh bien, nous tirons quand même notre épingle de ce jeu parce que d'autres, des mêmes milieux, comprennent que la vie c'est aussi (et peut-être avant tout) de vivre des passions, qu'il existe toujours des solutions médianes ou alternatives après qu'un dialogue instructif se soit instauré. Je ne veux pas dire que nous soyons toujours entendus et que nous soyons très souvent satisfaits... mais dans ce domaine faire fi des réalités économiques, politiques et de défense serait tout aussi suicidaire que de se coucher sans rien dire et faire devant nos créateurs de zones en tous genres. Je laisse les dires de certains de nos pilotes et les écrits de certains journalises (abandon,

complicité, inefficacité...) là où ils doivent rester. Je sais le travail que font nos délégués aux CRAGALS, ce que fait Michel Hirmke au niveau national et international au nom de la FFPLUM et du CNFAS, ce que nous faisons tous ensemble dans le cadre du CNFAS, avec un maximum d'efficacité si ce n'est de résultats escomptés. Je termine sur ce sujet en disant que si les espaces aériens étaient durant quelques jours tels que souhaités et proposés par certains, alors oui d'autres se rendraient compte des résultats de notre travail ingrat, compliqué, obscur, continu, tenace, parfois décourageant, mais toujours renouvelé.

Ce même discours peut s'appliquer aux mesures de sûreté qui vont s'appliquer sur le territoire français et plus particulièrement sur certains aérodromes et en région parisienne. Encore une fois je n'ai pas le temps de rentrer dans les détails, qui feront l'objet de notre part d'annonces et d'explications lorsque les choses seront claires et précises. Mais sachez que sans l'implication et le combat continu des Présidents du CNFAS depuis des mois, nous serions très proches de vivre des conditions très fortement restrictives de libertés fondamentales, et encore plus en Région parisienne où nous avons (je le crois vraiment) sauvé l'essentiel. Que ne veut-on pas nous imposer et nous faire faire au nom de la « sûreté » ! Nous resterons très vigilants, car parfois ce sont nos libertés fondamentales de citoyens en même temps que celles de pilotes qui sont mises à rude épreuve. Il faut savoir jusqu'où nous pouvons et devons aller pour agir en citoyens responsables et participer à la lutte contre tous les terrorismes. Mais nous devons aussi refuser, en tant que citoyens responsables, les balivernes que l'on voudrait nous faire avaler pour prendre des mesures disproportionnées, inutiles, attentatoires à la Liberté de circuler et qui n'amènent aucun gain dans le domaine de la sûreté sinon de faire croire que l'on fait quelque chose... effet de gesticulation... qui nous empoisonnent d'autant mieux la vie lorsqu'elles ne sont nullement adaptées au risques générés par l'aviation sportive et de loisir... A suivre de très très près, sachant que nous ne pouvons que limiter la casse, compte tenu du niveau gouvernemental des instructions données aux forces de police, de gendarmerie et aux forces armées. Mais nous demandons aussi à ceux qui les exécutent de ne pas en rajouter, de ne pas faire preuve de zèle, et de considérer avec attention nos fragilités. Je dois dire que nous avons l'appui de la MALGH lors de toutes les réunions sur le sujet et que la DIRCAM et le CDAOA nous affirment être attentifs et sensibles à nos « clameurs » ! Il va tout de même falloir gérer incessamment les directives d'une Circulaire Ministérielle adressée aux Préfets, relative au classement des aérodromes dans plusieurs catégories en fonction de leur exposition aux risques. Chacun, en fonction de son classement, se verra appliquer des mesures... dites adaptées... ! Et dont nous avons contribué à atténuer les effets sans avoir le pouvoir de les adapter. Nous préférons privilégier l'acquisition d'une

« culture de sûreté », à notre avis plus efficace que des clôtures que l'on peut franchir... nous n'avons été que partiellement écoutés.

Un « Guide de la Sûreté », édité par la DGAC avec notre collaboration, vous sera transmis par nos soins dans les semaines qui viennent.

Autre danger, la fermeture ou les menaces de fermeture d'aérodromes... Charleville, Romilly-sur-Seine et bien d'autres encore... pour également toujours de bonnes raisons... économiques, environnementales, par pure jalousie du bonheur insupportable des autres, la liste des griefs n'étant pas exhaustive, loin de là. Le CNFAS peut apporter un conseil et une aide. Le conseil au plan local de ne pas se laisser surprendre, de se constituer un réseau d'amis bien placés, de se rassembler toutes pratiques confondues et d'avoir des objectifs clairs. Ces conditions ne sont malheureusement pas toujours réunies. En ce qui concerne l'aide, la FFA prépare pour le bénéfice des Fédérations du CNFAS un « Guide de défense des terrains » qui sera mis à votre disposition. Chaque cas est particulier et doit être étudié dans son environnement propre. Mais dans ce domaine rien ni personne ne remplacera, en premier lieu, l'entente des différentes associations des pratiquants de l'aéronautique de loisir... mais là il reste beaucoup à faire.

Enfin je viens de demander à Mr Coffin la réouverture d'un dossier sur lequel je ne m'étendrai pas dans la mesure où tout le monde le connaît bien : il s'agit de l'accès normal pour les ULM aux aérodromes contrôlés ou bien où il existe une procédure IFR publiée. La procédure de l'autorisation à obtenir n'est absolument plus d'époque compte tenu des progrès technologiques, de l'évolution de la pratique, de la nature et de la qualité de la formation dispensée. C'est devenu le règne de l'incohérence, celui du petit chef local qui décide sans avoir à se justifier de son interdiction, du traitement inégal du pilote en fonction de son implantation géographique. Jamais, un aérodrome visé par l'arrêté en question, ayant autorisé les ULM à y accéder, n'est, à ma connaissance, revenu sur sa décision. Il faut que cet arbitraire cesse.

Les autres dossiers

Il y a beaucoup d'autres dossiers en cours de traitement ou d'évolution :

- Sébastien vous parlera de notre projet des « Cadets de l'ULM »,**
- de l'outil informatique « RASU » pour l'analyse des accidents,**
- de la reprise de la gestion par la FFPLUM de la base de données des terrains non OACI : aérodromes privés, hydrobases et terrains ULM ; tâche assurée il y a peu encore par l'initiateur du système que fut Xavier**

Werquin. Cette initiative, dont le travail technique est assuré par un bénévole, Mr Mésaglio, permet également le maintien de la publication de la Carte à Bossy qu'une majorité d'entre nous connaît bien. Nous allons l'améliorer pour que chacun puisse avoir, outre les coordonnées des terrains, les fiches de consignes associées, les schémas et photos, les localisations sur cartes, etc.

- Devant le regain d'intérêt pour la pratique de l'Hydravion et le soutien de Mr Gandil, Directeur Général de l'Aviation Civile, pour cette forme d'aviation, la FFPLUM et la FFA projettent ensemble de favoriser la création d'une « Association Française des Pilotes d'Hydravation (AFPH) », à l'image de l'Association Française des Pilotes de Montagne (AFPM).

D'autre part nous allons passer à la réalisation d'un nouveau site « propulsé », me dit notre spécialiste Jean Pierre Grené, par Joomla. Les inconditionnels de l'informatique apprécieront certainement. Il sera notamment collaboratif. ULM INFO N° 71 vous en dira certainement beaucoup plus.

Longtemps cantonné dans ses buts, et là encore, avec le soutien de Mr Gandil, le groupe d'étude DGAC/FFPLUM/FFG/UFH pour la création d'une classe 6 « ULM Hélico » progresse aujourd'hui rapidement avec une sérieuse volonté d'aboutir. Une telle réglementation pourrait voir le jour en début 2011, avec une période probatoire qui serait de 3 ans. J'ai confiance, car je ne vois pas pourquoi ce qui fonctionne en Italie ne serait pas également un succès en France. Et quel espoir de nouvelle jeunesse pour la pratique de la voilure tournante !

Côté « Sportif » une équipe en partie renouvelée, s'appuyant sur les anciens, a pour tâche de relancer la mécanique et d'impulser une nouvelle ardeur. Les championnats régionaux vont se multiplier et le championnat national de Blois sera le laboratoire de nouveautés en terme de scoring notamment. Il sera ouvert aux pilotes étrangers sur invitation et des applications pourraient être retenues pour les futures compétitions internationales afin de leur rendre attrait et éclat. Nos équipes seront présentes en Angleterre pour les championnats du monde de multiaxes et pendulaires.

Monique s'occupe toujours avec autant d'enthousiasme de la commission « Voler au féminin » et prépare soigneusement le rassemblement des femmes pilotes d'Egletons au mois de juillet.

Il y aurait encore beaucoup à énumérer.

Mais nous allons passer, pour terminer, au fondement même de l'existence de notre Fédération : celui de la défense de notre réglementation, celle qui nous autorise à voler en France dans des conditions bien adaptées à la pratique de notre aviation Ultra Légère.

Réglementations ULM en France et en Europe, le bout du tunnel ! Vraiment ?

Le succès de l'ULM en France, le premier pays au monde pour le nombre des pilotes et des aéronefs ULM, est essentiellement dû à la réglementation qui lui est appliquée, ayant pour fondement un système déclaratif, faisant appel à la notion de responsabilité individuelle, fait assez rare ces derniers temps dans nos Sociétés « sur/contrôlées et sur/réglémentées » pour être mis en exergue.

Autant dire que pour beaucoup d'entre nous la disparition de cette réglementation, au profit d'un système certifié, même léger, signerait le déclin, suivi de l'arrêt de mort de l'ULM tel que nous le concevons, l'aimons et le pratiquons... sans que par ailleurs, statistiquement, il puisse être prouvé que notre pratique est plus risquée que celle de nos amis pilotes d'aéronefs plus lourds, pourtant entravés dans un pesant carcan réglementaire.

Ce danger a pointé son nez il y a maintenant quelques années avec la création de l'EASA (Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne). Chargée d'harmoniser les réglementations dans le domaine de l'aviation pour toute l'Europe, elle prenait tout à fait normalement son rôle au sérieux ; mais tel un bulldozer technocratique, depuis Bruxelles, puis Cologne envisageait rapidement de tout traiter, de tout dominer, de tout certifier et réglementer. Dans certains secteurs, comme celui de l'Aviation Légère de Loisir et Sportive, il n'était pas bien difficile de faire mieux et plus simple que ce qui existe encore aujourd'hui.

Mais en ce qui concerne nos ULM, la plus légère des certifications entraînerait des contraintes excessives faisant reculer les principes auxquels nous tenons tant. Les futurs ELA et LSA seront un progrès pour l'aviation légère mais ce serait une régression notable pour nous si les ULM y étaient inclus.

Ce combat c'est tout le sens de notre engagement à vos côtés et avec votre soutien depuis des années. Si nous le perdions tout le reste deviendrait vain et inutile.

La première bataille fut d'obtenir que certains aéronefs soient définis et classés dans une Annexe du règlement européen définissant le champ des compétences de l'EASA, et qu'ils échappent à son autorité au profit des administrations nationales (la DGAC pour la France). Elle fut gagnée.

La seconde a eu pour objectif de pérenniser cet acquis, en permanence remis en question par une multitude de fonctionnaires européens, de constructeurs, de lobbies de toute l'Europe, pour de multiples raisons trop nombreuses pour être évoquées ici, mais bien réelles et parfois proches de réussir.

La création de l'EMF et notre travail en son sein, votre mobilisation massive il y a quelques années, notre présence à Bruxelles, Cologne, Paris et partout ailleurs en Europe aux réunions traitant de notre avenir et chaque fois que cela s'avère nécessaire, notre présence également au sein du bureau d'EAS, nos visites aux députés européens ou à la Commission européenne (dont dépend directement l'EASA) sont des actes concrets, politiques et de terrain qui se sont jusqu'à présent révélés utiles et efficaces.

Je veux souligner à ce stade l'entier soutien de la DGAC dans cette stratégie, par l'intermédiaire de Mr Gandil qui a pris particulièrement à cœur la défense de l'Aviation Légère en France et en Europe. Je remercie Mr Le Cardinal avec qui j'ai conjointement participé à plusieurs reprises à des réunions à Cologne et dont les interventions ont parfois bien aidé la balance à pencher du bon côté... car celle-ci avait parfois tendance à vouloir pencher du... mauvais côté.

Voici enfin un petit récit des évènements de ces derniers mois, qui peut en même temps vous permettre de répondre et de persuader les membres sceptiques de vos associations par rapport à l'utilité de s'affilier à la

Fédération, ou à la sempiternelle question de savoir « où passent nos sous ? » :

Au mois de septembre 2009, au siège de l'EASA à Cologne, une réunion a eu pour objectif de clarifier la politique envisagée par l'EASA pour les aéronefs de l'Annexe II e) du Règlement européen 216/2008, compte tenu des bruits les plus divers et contradictoires circulant sur ce sujet. J'étais accompagné de Keith Negal, alors Président de la Fédération anglaise d'ULM. J'ai exposé, qu'il nous apparaissait qu'au vu de la situation actuelle, en terme de proposition de réglementation ELA par l'EASA, il nous paraissait prudent que les aéronefs du paragraphe e) restent encore quelque temps dans l'Annexe II. Cette position était en effet le reflet du peu de confiance dans la capacité de l'EASA aujourd'hui à proposer, au niveau européen, une réglementation ULM aussi bien adaptée et simple que dans certains pays de l'Union, comme la FRANCE. Il nous était répondu que notre message était bien entendu, mais qu'il nous était demandé malgré tout de réfléchir aux avantages d'être sous régime de l'EASA et que de toutes les façons, l'EASA lançait un appel d'offre européen pour qu'une société fasse une étude sur les réglementations nationales ULM de l'Union européenne. Le but de cette étude étant de faire tout d'abord un état comparatif de celles-ci, puis des propositions, incluant la possibilité de retirer les aéronefs du e), ou une partie de ceux-ci, de l'Annexe II ; pour les placer bien entendu sous régime EASA. J'ai expliqué que le retrait des ULM de l'Annexe II n'était pas aux yeux de la Commission européenne, rencontrée par EAS, une urgence et qu'il fallait laisser à l'EMF le temps d'élaborer un projet à lui proposer, qui tienne compte des avis et des désirs de l'ensemble de ses membres européens de l'EMF.

Puis en octobre 2009, à l'initiative de l'EASA, une réunion s'est de nouveau tenue à Cologne en tant que « groupe informel », chargé de préparer l'ordre du jour du groupe de travail BR 10, qui devrait travailler durant le printemps 2010, pour proposer à la Commission européenne des modifications du Règlement 216/2008. Il nous était annoncé que l'un des amendements pourrait être une proposition de modifier le statut des ULM de l'Annexe II (ou de certains d'entre eux), pour les placer sous régime EASA. Pour cela, l'étude européenne bientôt commandée par l'EASA à une société sous-traitante, pourrait fournir des pistes. Participaient à cette réunion des représentants des DGAC française (Mr Le Cardinal) et anglaise, des constructeurs d'ULM et de LSA tchèque, allemand, italien et français, ainsi que Tom Gunarson de la FAA américaine. Une seconde réunion s'est tenue en janvier 2010.

A l'issue, l'unanimité de tous les participants s'est faite sur trois points :

- Laisser tranquille les ULM dans l'Annexe II et ne pas modifier leur statut, tout au moins à moyen terme ;
- Revoir le projet de réglementation du LSA/ ELA 1 pour en faire une catégorie autonome en concordance avec le LSA américain ;
- Utiliser l'étude sur les réglementations ULM qui doit être commandée par l'EASA, non pour faire des propositions de modifications de l'Annexe II, mais pour identifier les points forts des réglementations ULM pour les appliquer éventuellement aux LSA.

Le projet de modification de l'Annexe II e) du Règlement européen 216/2008 était donc retiré de l'ordre du jour du BR 10.

Cependant, lors de l'appel d'offre pour l'étude des réglementations européennes, une ambiguïté naissait, du fait que celui-ci demandait, qu'à l'issue de l'étude, la société choisie fasse des « propositions » à l'Agence... sans plus de précision, cadre ou limitation.

Cela n'allant pas a priori dans le sens des recommandations du « groupe informel » qui au contraire limitaient et encadraient bien la mission de l'étude, je contactais à plusieurs reprises l'un des responsables de l'EASA les jours suivants. Il me promettait alors de compléter l'appel d'offre par une lettre de mission à la société chargée de l'étude, lui précisant les limites de l'objectif de l'étude et clarifiant le fait que l'EASA n'avait pas l'intention de proposer à la Commission européenne une modification de l'Annexe II, plus particulièrement en ce qui concerne les ULM. C'est ce qui a été fait, suivant en cela ce qui avait été décidé par les membres du « groupe informel » du BR 10 :

- *“It is important to note that the objective of this study is **not** to affect the Annex II status of the microlight class, but to extract the best features of the microlight regulations currently used by Member States for their eventual application to ELA 1”.*

« Il est important de souligner que l'objectif de cette étude n'est pas de toucher au statut de la classe ULM de l'Annexe II, mais d'extraire les meilleures caractéristiques des réglementations ULM actuellement en vigueur dans les Etats Membres, pour les appliquer éventuellement au ELA 1 ».

- *“the Agency wishes to clarify that it has no intentions to modify the present Annex II in particular in relation to micro-lights.”*

« L'Agence tient à clarifier le fait qu'elle n'a pas l'intention de modifier l'Annexe II du Règlement européen 216/2008, notamment en ce qui concerne plus particulièrement les ULM » (aéronefs du paragraphe .e)

C'est écrit noir sur blanc et c'est une première ! Que nous pourrions considérer comme un engagement de la part de l'Agence européenne. Vous pouvez donc comprendre, qu'après tant de combats menés dans l'incertitude et le scepticisme ambiant, il nous soit permis aujourd'hui, pilotes d'ULM français, de nous autoriser quelques instants de joie et d'émotion.

Bien entendu, la pérennité de l'Annexe II n'est pas acquise « ad vitam aeternam »... .. à moyen terme le sujet de la modification de l'Annexe II pourrait ressurgir... et nul doute que l'étude de « HAWK » pourrait servir de base de travail à l'EASA dans ce contexte... Autant donc collaborer sérieusement avec Hawk et jouer le jeu honnêtement.

Mais le simple fait de ne pas envisager de modifier l'Annexe II lors des prochains travaux de l'EASA, de la Commission européenne, du Conseil européen et du Parlement européen nous laisse un peu de répit et de temps. Il doit être consacré à élaborer un projet fiable et crédible, qui émane de la communauté des pilotes d'ULM de l'EMF et qui soit acceptable par tous les pays membres. L'initiative doit venir de notre part.

Notre réglementation a donc, potentiellement, encore de beaux jours devant elle. Ce qui doit nous permettre de voler, d'acheter et d'investir beaucoup plus sereinement.

La société anglaise « HAWK » a donc été retenue pour cette étude commandée par l'EASA. Son étude sur le système français a débuté hier au siège de la Fédération. Elle nous a présenté sa mission, ses objectifs, sa manière de travailler. Nous lui avons exposé nos vues, nos espoirs et notre détermination.

Je termine en soulignant que ces résultats très significatifs n'ont été obtenus que parce que l'EMF existe et qu'en son sein la FFPLUM y est forte et déterminée. On ne balaye pas d'un revers de la main l'opinion d'une Association qui représente le tiers des pilotes d'ULM d'Europe. Il faut également des résolutions claires, déterminées et cohérentes, du travail, des déplacements nombreux et la participation en Europe à d'innombrables réunions au niveau national, de l'EAS, d'Eurocontrol, de l'EGAST, de l'EASA...

Si un tel récit ne suffit pas à convaincre nos sceptiques qu'il est nécessaire d'être rassemblés au sein d'une Fédération forte et représentative pour qu'elle pèse utilement sur les décisions, et qu'il est vital de lui donner les moyens financiers de réaliser sa mission et d'atteindre ses objectifs, c'est qu'il n'y a plus rien à faire d'autre que de leur tourner le dos... sachant qu'ils bénéficieront malgré tout du travail fédéral... sur notre dos.

Je termine en remerciant toute l'équipe qui m'entoure pour l'engagement de chacun et la qualité du travail –souvent ingrat– effectué. En vous remerciant aussi de votre patiente écoute, et surtout de votre soutien pour la politique que nous menons en votre nom. Plus votre confiance sera forte et plus représentatifs et écoutés seront vos élus lorsqu'ils vous représenteront devant les autorités qui nous ont fait pour la plupart l'honneur d'être présents parmi nous ce matin.

A très bientôt de vous rencontrer en vol ou sur l'un de nos terrains.

« Faites que le rêve dévore votre vie, afin que la vie ne dévore pas votre rêve ».

(Antoine De Saint Exupéry)

Dominique Méreuze
Président de la FFPLUM