

Paris, le 08 Juin 2016



Monsieur le Coprésident Civil du Directoire
DGAC DTA
50 Rue Henry Farman
75720 PARIS CDX 15



Monsieur le Coprésident Militaire du Directoire
DIRCAM
BA 107
Route de Gisy
78129 VILLACOUBLAY AIR



N.Réf. : CNFAS16-662 JMO/NV/DS
Objet : TMA de Chambéry
PJ : 1

Monsieur le Coprésident du Directoire,

Nous souhaitons attirer votre attention sur une situation qui nous paraît préjudiciable à la sécurité des vols :



Le CNFAS a appris que le CRG Sud-Est avait donné un avis favorable à la saisine proposant le classement en D de la TMA de Chambéry (Saisine réf. 16/0126/SNA-CE/SE/C puis corrigée réf. 16/0188/SNA-CE/SE/C). Celle-ci avait fait pourtant fait l'objet d'un avis défavorable du CCRAGALS Centre-Est (avis certes consultatif), et d'un avis réservé de la DSAC Centre-Est.



Les Fédérations ne s'opposent pas au principe de la protection des trajectoires du trafic aérien commercial à Chambéry et comprennent le besoin d'améliorer la capacité de cet aéroport qui est très fréquenté pendant la période hivernale.



Mais cette saisine, telle qu'elle a été conçue, n'aura pas que pour seul effet de pénaliser gravement la pratique de l'aviation légère et sportive (vol moteur, vol libre, ULM, planeur...) dans cette région montagneuse elle aussi très fréquentée. Cette saisine implique une dégradation incontestable de la sécurité pour ces usagers : sous la limite Est de la TMA, le long du relief, se situe un axe de transit particulièrement utilisé en période hivernale, notamment par le Vol Libre, le Vol à Voile et également de nombreux pilotes étrangers. On y retrouvera également les autres types d'aéronefs, qui n'auront d'autre choix que de prendre ce cheminement s'il faut contourner la TMA.



En limitant l'espace utilisable à 1000ft entre le relief et le plancher de la TMA, on concentre un grand nombre d'aéronefs qui évoluent à des vitesses différentes, près du sol et dans les deux sens Nord-Sud et Sud-Nord, augmentant ainsi le risque de collisions aux conséquences graves. Ce n'est pas qu'une estimation : diverses études, comme par exemple le rapport A06O0206 du BST du Canada recommandent de laisser suffisamment de hauteur au-dessus du sol pour le passage des VFR, afin de ne pas créer de telles situations accidentogènes.



Pourtant il existe des solutions alternatives au classement "maximaliste" de toute la TMA. Des réunions de concertation ont été organisées par le SNA Centre-Est, mais nous constatons que les propositions constructives des représentants des Fédérations et les réserves de la DSAC n'ont pas été écoutées : ce que nous assimilons à du "passage en force".



Est-il nécessaire par exemple de "protéger" en classe D la trajectoire d'approche interrompue, dont l'occurrence est très faible, et dont la trajectoire est pessimiste et purement théorique ? Il est en effet très peu probable qu'un avion de ligne se retrouve à si basse altitude au milieu du relief, cela relevant de la situation d'urgence exceptionnelle. En réalité, cet espace restera totalement vide.

Faut-il vraiment classer en D l'ensemble de la TMA, ou n'est-il pas envisageable de laisser certaines parties en E, pour faciliter le passage des VFR ?

Des ajustements à la marge des limites de la TMA ne sont-ils pas possibles ?

Face à cette situation, le CNFAS demande au Directoire de bien vouloir surseoir à la publication de cette saisine, afin de permettre aux parties de reprendre la discussion et de trouver une issue plus acceptable, qui nous en sommes convaincus, n'est pas hors de portée.

Nous pouvons comprendre que l'aviation de loisir subisse des contraintes, mais celles-ci doivent rester raisonnables et proportionnées, et surtout, la sécurité de nos pratiquants ne doit pas être mise en jeu.

D'ailleurs, nous constatons que ces derniers, révoltés par cette décision, commencent à s'affranchir des Fédérations qui les représentent et mènent leurs propres actions indépendantes en contactant les médias et les élus : par exemple une pétition diffusée actuellement sur internet réunit plus de 3000 signataires. Le CNFAS préfère de loin une discussion apaisée pour arriver à une solution pérenne, et demande que la DGAC organise sans tarder de nouvelles réunions de concertation.

Persuadé que nous trouverons une solution acceptable garante de la sécurité, je vous prie d'agréer, Monsieur le Coprésident, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Pour les Présidents des Fédérations membres,

Jean-Michel OZOUX
Délégué Général



Pièce jointe : trajectographie des planeurs de Challes, servant à illustrer les flux de trafic importants du Vol Libre et du Vol à voile.

Copies DSNA, MALGH, DSAC CE, SNA CE