

Paris, le 26 Septembre 2016

Monsieur Patrick GANDIL  
Directeur Général  
Direction Générale de l'Aviation Civile  
50 Rue Henry Farman  
75720 PARIS CDX 16

N.Réf. CNFAS16-677 JMO/DS

Objet : impact de la TMA de Chambéry – Annecy sur les activités aviations légère



Fédération Française Aéronautique



Fédération Française  
d'AéroModélisme



FÉDÉRATION FRANÇAISE DE GIRAVATION



FÉDÉRATION FRANÇAISE D'ULM



Fédération Française  
de Vol Libre



FÉDÉRATION FRANÇAISE  
de Vol à Voile



FÉDÉRATION  
RSA  
La passion de l'aviation

Monsieur le Directeur Général,

La région de Chambéry - Annecy est caractérisée par une intense activité de montagne de la part de de l'Aviation Légère et de Loisir et ce, dans toutes ses composantes : avion, ULM, planeur, vol libre, parachutisme, modèles réduits... Le projet de classement en D de la totalité de la TMA desservant ces aérodromes a donc un impact très important pour de nombreuses associations et structures professionnelles.

Chambéry étant également une région très prisée par de nombreuses compagnies charter pendant la période hivernale, la recherche de solutions de compromis est forcément une tâche complexe, pour laquelle un dialogue de qualité entre l'Aviation Civile et les Usagers est absolument nécessaire. Le CNFAS comprend parfaitement le besoin d'apporter des protections supplémentaires au transport commercial car nous partageons tous le même souci de sécurité.

Je dois cependant vous alerter sur le fait que depuis la création du CNFAS, nous n'avons jamais vécu de relation aussi conflictuelle que celle qui existe dans cette région. Lors des différentes réunions organisées sur ce dossier, les demandes et propositions des Fédérations ont été systématiquement écartées par le SNA Centre-Est.

En Juin, constatant la situation de blocage à laquelle nous étions arrivés, et la volonté du SNA de faire publier un projet de TMA qui manifestement n'est pas adapté à la réalité de la pratique de l'aviation de loisir et sportive, avec un véritable risque de mettre en danger nos pratiquants en les concentrant près des reliefs à basse altitude, j'ai rencontré le Directeur des Services de la Navigation Aérienne pour lui demander de poursuivre la concertation.

Hélas, rien ne s'est passé durant l'été, hormis une série de refus systématiques d'activer des secteurs de vol à voile, que les usagers ont vécu comme une brimade. Lorsque le 12 Septembre dernier, nos représentants ont été enfin convoqués à une nouvelle réunion de « concertation », c'était pour s'entendre dire qu'il n'y avait rien à discuter, puisque la demande de publication avait déjà été envoyée au SIA... Et si un aménagement nous a certes été accordé dans l'est de la TMA, il ne règle qu'une partie du problème et ne sera effectif que dans un an.

Je prends donc acte de ce choix du SNA, mais je ne comprends pas cette attitude « jusque-boutiste ». Le CNFAS avait pourtant fait une proposition qui nous semblait adaptée, modérée, prenant en compte le besoin des services de la DGAC de reclasser en D, et surtout qui était simple pour les usagers comme pour les contrôleurs. Il est absurde qu'elle ait été écartée alors qu'on aurait pu la tester de manière temporaire cet hiver, comme le proposait le BEP SE lors des premières négociations.

Le CNFAS est avant tout inquiet pour la sécurité de ses pratiquants, alors qu'une TMA va être publiée à basse altitude, près des reliefs, et concentrant toutes nos activités sur une faible hauteur. Je veux donc vous informer que nous allons conseiller à nos licenciés de ne surtout pas se mettre dans des situations dangereuses et d'appeler systématiquement le contrôle de Chambéry pour demander l'autorisation de prendre de l'altitude. De même, nous leur dirons de ne pas hésiter à demander à transiter au Col de l'Epine malgré la nouvelle CTR. Sachant que nombre de planeurs ou d'ULM ne sont pas équipés de transpondeurs, j'aimerais que vous demandiez à vos services de faire preuve de compréhension en leur accordant des clairances sans tergiverser, au nom de la sécurité des vols.

D'autre part, je me dois de vous signaler qu'une immense majorité de nos pilotes navigue avec les cartes IGN OACI. Le SNA ayant décidé de passer par une publication « permanente » (le CNFAS demandait un SUP AIP), ces nouveaux espaces de classe D n'apparaîtront que sur la prochaine édition de ces cartes, soit en Avril 2017. **La probabilité est donc grande que nombreux pilotes passent « au travers ».**

Enfin, nos associations et structures professionnelles doivent pouvoir continuer leur activité cet hiver. Elles ont légitimement le droit de demander au SNA de rendre le service associé à cette nouvelle TMA, au travers des clairances ou, pour ceux qui n'ont pas les moyens de se conformer aux procédures classiques du service du contrôle, au travers de dispositifs dérogatoires par voie de protocoles généralement utilisés dans ce genre de situation.

J'ai donc l'honneur de vous demander de bien vouloir intercéder auprès de vos services pour que soient publiés dans les plus brefs délais les dispositifs suivants :

En partie Ouest :

- sur la période allant de la fin des vacances scolaires de février/mars jusqu'au 7 avril, une zone activable par téléphone permettant le vol libre jusqu'à 1000ft/sol sur la crête d'Aiguebelette,
- sur toute la période hivernale, un secteur activable par téléphone permettant aux planeurs de Morestel et de La-Tour-du-Pin de monter jusqu'à 6500ft et d'accéder aux reliefs d'Aiguebelette et de la Dent du Chat,
- un axe de transit permettant le passage au Col de l'Épine pour les ULM et avions non équipés de transpondeur,

En partie Est :

- pour toute cette période hivernale, une zone activable par téléphone permettant au vol libre de Chambéry - Annecy et au vol à voile de Challes d'évoluer sur les crêtes du Revard (exploitées par une dizaine de structures FFVL pro) et du Semnoz (exploitées par une quinzaine de structures FFVL pro) avec une altitude plus raisonnable que les 1000ft/ASFC imposés,
- pour le vol libre la possibilité d'utiliser les sites officiels d'atterrissages au pied des reliefs sus cités,
- Pour le vol à voile de Challes, un protocole permettant les transits sans transpondeur entre le Revard et le Nivolet, les transits entre Challes et la Chartreuse, et l'accès à la zone de perte d'altitude à l'Ouest du terrain.

De toute évidence, cette situation ne pourra être que temporaire. Chambéry est une région très touristique, et le loisir aérien doit y rester très actif. Notre demande de garder une TMA en classe E à l'ouest entre 3500ft et 6500ft est, selon notre point de vue, beaucoup plus simple.

Le CNFAS vous demande donc de bien vouloir mettre en place localement toutes les conditions pour qu'un dialogue constructif reprenne sur de nouvelles bases et qu'un compromis acceptable soit trouvé pour l'hiver 2017-2018.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Pour les Présidents des fédérations membres

**Jean-Michel OZOUX**  
Délégué Général