

Le 9 mai 2012

Quels services de la navigation aérienne pour l'aviation légère demain ?

L'UNSA-ICNA profite du déroulement de la Coupe Breitling, les 10 et 11 mai prochain pour sensibiliser les acteurs aéronautiques de l'aviation générale à la stratégie de la DGAC pour les espaces aériens inférieurs. Comme les participants et la DGAC, l'UNSA-ICNA souhaite valoriser le maillage des aérodromes français mais aussi mettre en lumière la qualité des services qui y sont rendus. La grande majorité des services de la navigation de la DGAC sont rendus au profit de l'aviation commerciale, mais nous sommes fortement attachés au service public et il est donc impensable d'oublier les autres acteurs de l'activité aéronautique que sont les membres de l'aviation générale de loisir. La DGAC ne doit pas se contenter de belles déclarations à l'occasion de manifestations ponctuelles mais assurer quotidiennement à travers ses services les valeurs qu'elle dit défendre et promouvoir.

L'atout de notre maillage (Extrait du site de la DGAC sur la Coupe Breitling)

« *Le maillage aéroportuaire français est un des plus importants du monde : 450 aérodromes sans compter les pistes privées et celles dédiées aux seuls ULM. Ces plateformes aéronautiques sont un outil majeur au service du désenclavement pour nos régions.*

Ces aérodromes vivent grâce à l'aviation d'affaire et à l'aviation générale. La motivation des usagers et des acteurs locaux maintient en condition d'exploitation ces aérodromes. Le maintien d'une activité aéronautique civile sur certaines bases militaires ne peut se réussir sans une forte mobilisation des divers acteurs économiques et politiques locaux. La base aérienne de Toulouse Francazal est aujourd'hui reconvertie en aéroport d'affaires pour préserver la vocation aéronautique. La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) protège ainsi le patrimoine riche et exceptionnel de ses aérodromes, outil économique, social, qui fait également exister l'aviation légère. »

« *Des personnels mobilisés*

Ce maillage aéroportuaire fonctionne grâce au contrôle aérien qui assure la sécurité et l'information des vols au quotidien. Des contrôleurs aériens de la DGAC mis à la disposition de ce défi, veilleront, sur les 2 700 km de l'épreuve, au bon déroulement des décollages, des atterrissages et maintiendront une liaison radio permanente avec les 15 appareils de l'épreuve. »

La Coupe Breitling

Du 10 au 11 mai, vingt équipages vont relier en VFR un minimum de 100 des 450 aérodromes français en moins de 24 heures. Le terrain de départ est l'aéroport de Chalon-Vatry et celui d'arrivée est la base aérienne de Villacoublay. Plus d'information sur www.cent24.fr.

Cynisme ou provocation ?

L'inférieur : une structure encore en chantier

Un grand nombre d'approches centrales issues de la vague de réduction d'approches des années 90 n'ont toujours pas, plus de 10 ans après, les moyens d'assurer correctement les services qui leur ont été attribués. Par exemple, Nantes s'est considérablement agrandi mais faute de moyens humains le service d'information de vol est dégradé ; Lille n'a toujours pas les moyens techniques nécessaires à l'exercice de ses missions notamment une salle

d'approche, etc. Nous pourrions aussi évoquer Strasbourg, Deauville, Pau, Melun,... : autant de terrains où les moyens manquent !

L'inférieur : une réglementation hasbeen

Que dire aussi de l'absence d'évolution de la réglementation, particulièrement à travers le classement des espaces aériens qui laisse les usagers comme les contrôleurs aériens devant des responsabilités qu'ils ne peuvent assumer ?

La classe D

La réglementation est claire : les actions pour prévenir les collisions entre un IFR et un VFR en classe D sont issues de la seule application des règles de l'air. Pourtant vu les performances des aéronefs actuels et la disparité entre les liners et les aéronefs légers, **assurer la sécurité avec ces méthodes est dangereux et relève d'un autre temps**, celui où cette réglementation a été rédigée (il y a 20 ans !). A 250 kt, un pilote de transport commercial en phase d'approche dans une zone fréquentée par des aéronefs légers en VFR peut-il passer son temps à scruter le ciel ? Sait-il seulement qu'il doit « voir et éviter » ? Un pilote d'aviation légère fera-t-il une action suffisante pour assurer l'anti collision et assurer sa sécurité en passant à bonne distance des turbulences de sillage d'un gros porteur ? Le contrôleur lui, focalise une grande partie de son attention sur ce conflit qu'il ne peut résoudre avec des actions concrètes sauf à appliquer la réglementation

La réalité est loin de l'image décrite sur le site de la DGAC, et le pire est peut-être à venir...

En effet, avant même de s'assurer que ses premières consolidations fonctionnent et de se demander quels services et quelles méthodes pour assurer la sécurité en espace aérien inférieur, la DGAC lance un nouveau plan de grande ampleur.

L'inférieur : faudra-t-il payer demain pour avoir un service de qualité ?

La DGAC veut fermer, sous un mauvais prétexte économique, pratiquement la moitié des centres d'approches pour les rassembler dans l'autre moitié restante. Ces centres mixtes tour de contrôle/approche seraient remplacés par de simples tours de contrôle. Mais les personnels étant en nombre insuffisant, ce sont d'autres tours de contrôle qui feront les frais de cette réforme, la DGAC voulant s'en désengager. **Si les usagers et les autorités locales souhaitent maintenir un service du contrôle, ils devront alors se tourner vers d'autres prestataires, privés, et en assumer le coût.** Ce n'est pas franchement ce qu'on appelle valoriser (cf. les extraits du site de la DGAC dans l'encadré et sur la page précédente) le patrimoine associé à l'aviation générale mais bien le **freiner financièrement**. Car qui peut imaginer que les

de la classe C en classe D. Lorsque les performances entre les usagers d'un même espace sont très différentes, **la classe D doit être abandonnée au profit de la classe C. A contrario, dégager de l'espace aérien de classe G quand cela est possible doit aussi faire partie des solutions à envisager.**

La classe E

C'est la classe d'espace la moins sécuritaire. Le contact radio n'est pas obligatoire pour les VFR, le contrôleur n'a donc aucun moyen d'informer ces pilotes sur les potentiels conflits qu'ils vont rencontrer avec les autres avions alentours. Il a les mains liées : il ne peut pas agir sur l'aéronef qu'il a en fréquence au risque d'aggraver la situation si l'aéronef sans contact radio modifie sa trajectoire. **Cette classe d'espace doit être supprimée au profit de la classe G, de la classe C ou la D si les usagers ont des performances compatibles.**

Extrait du site de la DGAC sur la Coupe Breitling

*« Des fédérations, des aéroclubs et des pilotes
La fréquentation des aérodromes par l'aviation générale fait vivre ce tissu d'aérodromes en France.
Notre aviation générale fait partie intégrante du patrimoine culturel français. Mais elle constitue aussi un vivier de pilotes pour l'aviation commerciale et professionnelle. Ce réseau constitué par les clubs et les fédérations contribue ainsi à la vie de nos aérodromes. **Si la France est le second pays aéronautique au monde, c'est aussi grâce à son aviation de loisir.** »*

collectivités territoriales auront les moyens de payer du contrôle aérien sur un aérodrome servant principalement à l'aviation générale ? **L'avenir de celle-ci n'est donc pas aussi radieux que ce la DGAC veut bien le faire croire...**

La politique de la DGAC est bien loin de ses déclarations et l'avenir des services pour l'aviation générale de loisir n'est pas une de ses réelles préoccupations. L'UNSA-ICNA interpelle à travers les participants de la coupe Breitling, tous les acteurs de l'aviation générale pour qu'ils soient à l'écoute mais aussi actifs dans l'élaboration de la stratégie de la DGAC. Car quoi que la DGAC en dise, le développement de l'aviation de loisir pourrait bel et bien être compromis, si ce n'est tout de suite, à terme très probablement.

Notre site : www.icna.fr

Nous contacter : unsa@icna.fr