

Compte-rendu de la réunion TMA du 19 octobre au Salève.

Suite à l'incident du 22 août 2006 au Salève, le Club de Vol Libre de Genève (CVLG) a pris l'initiative de convoquer les autorités aériennes et fédérations ainsi qu'un maximum des pilotes et représentants des clubs de la région genevoise à une réunion d'information.

La station supérieure de téléphérique a été retenue comme lieu de la réunion afin de se dérouler en terrain neutre plutôt que de se retrouver sur le 'territoire' d'un club, d'une école ou d'une commune. De plus, M. Claude Haegi, en charge de la gestion du téléphérique a gracieusement proposé ses locaux. Les aller-retour se sont effectués en dehors des horaires normaux: 19h-20h et 22h-23h, cela à des conditions si avantageuses qu'elles ont été intégralement prises en charge par le CVLG, rendant ainsi la montée gratuite pour tous, et ceci par souci d'écologie.

La réunion débute à 19h45 devant une assemblée de plus de 100 personnes.

M. Francis Pauchard, qui préside la soirée, présente à l'assemblée les personnalités qui ont bien voulu y participer:

Syndicat mixte du Salève:

Pierre CUSIN (élu)

FSVL

Bernard JORDAN (représentant romand)
Frédéric LOVIS (journaliste romand du Glider)

OFAC

Philippe RENZ (juriste)

AIG - Aéroport

Pierre FLUCK (sécurité)

skyguide

Pascal HOCHSTRASSER (resp. sécurité terminal GVA)

FFVL

Jean-Claude JACQUELIN (Rhône-Alpes)

Troinex

Yves MEYNARD (adjoint au maire)

Le premier sujet traite de l'incident du 22 août et relate le point de vue:

- des pilotes de vol libre: Ce qui a été vu lors de l'incident.
- du contrôle aérien: mesures prises immédiatement après l'incident et suites procédurales.
- de l'OFAC (équivalent suisse de la DGAC.)
- de la FFVL de la part de son représentant M. Jean-Claude Jacquelin.

Ce fameux 22 août, en fin d'après-midi, un groupe de pilotes de parapentes s'éloigne quelque peu du relief de Salève pour profiter d'une grande ascendance de plaine. La majorité des pilotes s'arrêtent à la limite des 1700m, qui est le plafond autorisé sur et devant le Salève. Malheureusement, certains pilotes dépassent la limite pour se coller au nuage, vers 2000m.

Alors que toute la journée le vent était de secteur ouest, un petit vent du nord s'installe, provoquant certainement l'amélioration des conditions thermiques, un peu faibles jusque-là. Le changement de secteur de vent provoque le changement de sens de piste à l'aéroport de Genève, ce qui fait que des avions vont passer sur le Salève lors de leur PTU vent arrière. Ils sont à leur plancher: 6000 ft soit 1820m environ.

Un premier vol VFR se présente sous la TMA. Il vient du nord, a traversé la CTR de Genève avec assistance du contrôle aérien et doit passer le relief pour s'aligner sur la piste de l'aéroport d'Annecy. En présence de la grappe de parapentes, il vire à droite pour les éviter puis vire à gauche pour sauter le relief et reprendre sa trajectoire normale. En virant à droite il a, sans le savoir, inquiété le contrôleur aérien qui voit, lui, se rapprocher le vol suivant beaucoup plus rapide puisqu'il s'agit d'un vol de ligne.

Le vol de ligne est un biréacteur d'environ 100 places, genre Fokker 100. C'est un vol d'Austrian Airlines en approche de Genève. Il arrive en plein dans la grappe des parapentes et passe au milieu. Depuis le terrain du CVLG, le vol est clairement passé SOUS certains parapentes.

On s'attendait alors à une réaction immédiate des pilotes mais pas du tout: certains ont tout simplement regagné les limites légales, mais sans se presser: Pas un 360, ni même les oreilles.

Plus grave, trois pilotes ont maintenu leur altitude et se sont dirigés vers la ville. Ils sont passés dans la zone où le plafond légal passe de 1700m à 1100m tout en restant à 2000m. Un de ces pilotes s'est même approché à deux kilomètres de l'aéroport, transgressant la CTR. Il ira poser sur le chemin du retour, également en CTR.

Un des pilotes présent à proximité du vol de ligne s'est présenté spontanément au moniteur de l'école Centre de Vol Libre de Genève. Un deuxième a été poursuivi lors de sa descente par un membre du CVLG afin d'être identifié.

Le troisième, celui qui s'est rendu en ville, a été identifié par sa voile.

M. Pascal Hochstrasser expose le point de vue du contrôle aérien: Les enregistrements du moment de l'incident ne révèlent pas le passage du vol VFR. Par contre, le vol de ligne s'est trouvé face à la grappe de parapentes peu de temps après être sorti de la couche nuageuse lors de sa descente sur Genève. Il a 'optimisé' son passage dans la grappe en descendant de 200 ft (60m.) En passant, il a signalé à la radio la présence de plusieurs parapentes au dessus de lui, à côté de lui, et beaucoup en dessous. Il n'a pas précisé leur nombre.

Le contrôleur a réagi en maintenant les vols suivant à plus de 2000m pendant une heure avant de rétablir la trajectoire normale. Un appel téléphonique est arrivé moins de deux minutes après le passage du vol de ligne à l'école de parapente. C'est avec la description de la position des parapentistes que les mesures d'évitement ont été prises. Les numéros de téléphone du club et de l'école sont présents à la position de contrôle.

A la suite de l'incident, un rapport interne a été émis. Ce rapport a été transformé en ATIR (norme OACI) et envoyé à l'OFAC avec l'identité des trois pilotes, qui a été communiquée par le CVLG.

M. Philippe Renz, juriste à l'OFAC, commence par une phrase qui choque un peu: La FSVL délivre des licences, et nous on les retire... Il ne peut parler des suites qui seront données pour les trois pilotes, car c'est couvert par le secret de l'instruction. Mais comme juge, il évoque les peines encourues: 10 ans ! C'est en effet le maximum que risque un pilote qui met délibérément la vie d'autrui en danger.

En matière de sécurité aérienne, une distance horizontale de moins de deux nautiques (3700m) représente une mise en danger de la vie d'autrui. Ses compétences se limitant au côté règlementaire (amendes, retrait de licences), il transmettra le cas des trois pilotes au procureur de la confédération suisse. Celui-ci décidera de juger les pilotes au tribunal fédéral, ou passera le cas à un juge cantonal à Genève.

Le cas des pilotes domiciliés en Suisse mais volant en France est juridiquement expliqué par la réglementation aérienne: Le parapente est un aéronef. Son pilote est considéré comme 'a bord'. Selon le droit international, il est donc en territoire suisse, et tombe sous le droit suisse. Il peut donc être jugé par la Suisse.

Un autre problème n'est pas clair: La TMA est un espace aérien français, mais qui est délégué à la Suisse pour son contrôle, tout en suivant un règlement international: casse-tête juridique !

La violation d'un espace aérien est normalement sanctionnée d'une amende de 150€ à 350€, mais certains se sont vus infliger des montants de 14'000€ pour circonstances aggravantes.

M. Jean-Claude Jacquelin nous parle alors du déroulement de l'affaire entre la préfecture de Haute-Savoie et la FFVL, dont il est le représentant.

Il a été contacté par la préfecture, avertie on ne sait comment, qui est à la recherche des cinq pilotes de parapente ayant obligé un vol de ligne à se dévier de sa route pour les éviter. Une enquête de police a été déclenchée et le site risque la fermeture jusqu'à clôture de l'enquête.

M. Jacquelin intercède auprès de la préfecture afin de plaider la cause des professionnels du Salève, ainsi que des clubs qui ne sont pas responsables des agissements de quelques pilotes.

La préfecture exige que les pilotes soient dénoncés pour que le site reste ouvert. Trois pilotes se sont annoncés à l'échéance prévue. L'enquête se poursuit pour identifier les deux qui manquent et le site reste ouvert.

Le sursis a été obtenu de justesse par Jean-Claude Jacquelin après d'âpres négociations. Il déplore le manque évident de civisme des deux pilotes qui ne se sont pas annoncés..

Le deuxième sujet porte sur les espaces aériens autour de Genève.

Francis Pauchard relate les quinze ans de prévention effectués par les clubs du Salève. La TMA a toujours existé depuis les débuts du vol libre. Il était connu qu'elle débutait à 300m au dessus du relief ou à 1100m en plaine, ce qui ne posait pas de problème avec les ailes anciennes. Depuis mars 2003, le niveau a été uniformisé à 1700m sur tout le Salève, jusqu'à la frontière suisse environ. Puis le niveau est à 1100m jusqu'aux limites de la ville où commence la CTR, interdisant toute pénétration par un aéronef non contrôlé. Plusieurs posters des panneaux d'avertissement ou agrandissement des cartes de vol à voile sont affichés sur les murs de la salle.

Pour les vols de distance derrière le Salève, il faut avoir passé une ligne symbolique reliant le village de Reignier au lac des Dronières avant de pouvoir monter jusqu'à la limite de 2600m. Celle-ci passant à 3200m dès les premiers reliefs des Alpes.

Pascal Hochstrasser, de la société skyguide S.A. explique l'utilisation des espaces par le contrôle aérien. Il explique que la mission du contrôle est de garantir une séparation correcte entre les aéronefs à l'intérieur des espaces contrôlés. Ce qui n'a pas été le cas lors de l'incident du 22 août.

Une présentation est projetée pour illustrer ses propos. Elle commence par les 9 secteurs de la TMA où les planchers descendent graduellement vers l'aéroport. Les planchers sont calculés en fonction de la proximité des reliefs, garantissant une marge de sécurité.

Un extrait de la carte de vol à voile permet d'expliquer la classification des espaces aériens. L'image suivante, représentant les routes de descente permet de représenter les PTU à gauche (Jura) et à droite (Salève) par vent du nord. Il insiste sur le fait que, même par vent d'ouest, cette trajectoire fait partie de la descente vers l'aéroport de Chambéry. Un vent d'ouest ne signifie en aucun cas absence d'avions. D'ailleurs l'image des trajectoires de départ en montre plusieurs qui passent à la verticale du Salève. Un gros porteur qui monte doucement en raison de sa charge peut passer bas au Salève en toute orientation de vent. Les routes VFR sous la TMA permettent d'expliquer pourquoi toutes sortes d'avions, y compris des jets, peuvent se trouver au niveau des parapentes. Toutefois, les 'vols de ligne' (horaires réguliers) ne peuvent passer en mode VFR qu'une fois qu'ils ont quitté la phase vent arrière de la PTU. Ils sont toujours à 6000 ft (1820m) au Salève.

Pour terminer, une image d'un écran de contrôle montre les points PITOM et SALEV situés aux Pitons et à la Croisette. L'image montre les vols sous contrôle et rien d'autre. LES AERONEFS DE VOL LIBRE NE SONT JAMAIS VISIBLES AU RADAR.

M. Bernard Jordan de la FSVL évoque plusieurs incidents récents dans des espaces sous contrôle. Il parle des négociations permanentes entre la FSVL et l'OFAC pour aménager des passages réservés.

Il va y avoir une grande évolution dans la formation des pilotes. Ceux-ci seront interrogés sur un certain nombre de connaissances des espaces aériens, et pas seulement par quelques croix à mettre dans des cases.

M. Jacquelin parle de problèmes identiques recensés par la FFVL. C'est un problème préoccupant. La CTR d'Annecy, passée de la classification E (cohabitation d'aéronefs) à D (strictement contrôlée) est souvent violée par des pilotes ignorants.

Le troisième sujet porte sur l'organisation des clubs de la région.

F. Pauchard parle de la création de la première école et du premier club du Salève par Marcel Lachat bien connu pour son....caractère ! Les décollages ayant été défrichés par des suisses, ils sont maintenant classés sites FFVL et gérés conjointement par les clubs suisses et français.

Ces clubs sont affiliés au Syndicat Mixte du Salève (SMS) regroupant les communes, propriétaires, alpagistes, clubs, associations, téléphérique, etc.

Au Jura, la multitude de petits clubs gêne une bonne coordination.

A Annecy, de plus en plus d'infrastructures sont reprises en gestion par le CAF, dont M. Jacquelin est également leur président pour la Haute-Savoie.

La parole est donnée à Christian Gehri, propriétaire des écoles du Salève, qui remercie les organisateurs de la réunion, particulièrement à M. Claude Haegi à qui il passe la parole.

M. Haegi nous informe que le téléphérique, qui est également en sursis, est momentanément sauvé grâce à une subvention de 200'000€.

Il voudrait donner un nouvel élan à l'utilisation du télé en limitant l'accès des automobiles au sommet du massif. Une navette fera l'aller et retour de l'arrivée du télé aux lieux de destination des visiteurs: décollages pour les pilotes de vol libre, places de pique-nique, Croisette pour les skieurs et lugeurs, etc.. Il espère ainsi mettre fin aux inextricables bouchons du week-end, lorsque les genevois viennent chercher le soleil au Salève. Un projet de forfait est à l'étude pour les pilotes de vol libre.

La séance de questions-réponses:

- Q - Dans quelle mesure serait-il possible d'avertir la tour de contrôle d'un risque de dépassement d'altitude lors de très bonnes journées thermiques ?
- R – Pascal Hochstrasser: Il n'est pas possible de tolérer le risque. Les pilotes doivent respecter les limites en toute circonstance. (Mais que pouvait-il dire d'autre en présence du juriste de l'OFAC ?)
- Q – D'un pilote du Jura: On voit souvent des vols de ligne à la hauteur, voir plus bas que les voiles à proximité du Jura. Quelle en est la raison ?
- R – Pascal Hochstrasser: La distance entre le relief du Jura et la piste de l'aéroport est plus courte que celle avec le Salève. Les manœuvres de descentes se font donc plus près du relief. C'est pourquoi un pilote de vol libre peut voir un vol de ligne plus bas que lui à proximité dans la plaine. Mais la carte des espaces aériens montre bien cette possibilité. Pour cette raison, l'espace de vol libre est réduit devant le Jura.
- Q – Les documents affichés sur les murs de la salle sont très importants pour les pilotes de la région. Pourquoi ne les trouve-t-on pas facilement? Pourquoi sont-ils si chers? (carte de vol à voile)
- R – Eurocontrol est en train de bâtir une base de données aéronautiques pour l'ensemble de l'Europe. Elle devrait permettre de télécharger des documents électroniques mis à jour régulièrement. Les fédérations devraient faire un effort pour informer les clubs des réglementations dans les zones sensibles.
- Q – Pour quelle raison voit-on des vols militaires si près des sites de vol libre ?
- R – Les vols militaires sont des vols VFR et sont soumis aux mêmes règles. Certains exercices militaires sont annoncés par NOTAM, mais les pilotes de vol libre n'ont pas l'habitude de les consulter. Les pilotes militaires affirment qu'ils voient très bien les voiles en l'air...
- Q – Q'en est-il de l'aérodrome d'Annemasse ? A-t-il une CTR ?
- R – Pascal Hochstrasser: Il n'y a pas d'espace aérien particulier autour d'Annemasse. Mais le bon sens voudrait qu'on évite de s'en approcher, surtout quand il y a une activité parachutiste, signalée par un grand drapeau rouge très visible.

Fin de la réunion et grand apéro offert par le CVLG. Comme il reste ½ heure avant la première benne pour descendre, tout le monde en profite pour échanger des infos, particulièrement les pilotes du Jura, pour lesquels ce genre de rencontre est une nouveauté.

Toutes les personnalités présentes sont satisfaites de la réunion. Elles ont été étonnées de voir le nombre de pilotes présents et l'intérêt porté au problème du voisinage avec les espaces aériens sous contrôle. La discussion a permis de dissiper les doutes et de faire taire les bruits divers qui couraient sur l'incident du 22 août.

Pour le Club de Vol Libre,
Francis Pauchard.

Petit mot personnel: Monter dans une TMA, c'est comme aller faire du vélo sur l'autoroute...