

Depuis l'Assemblée Générale 2005, le dossier de l'espace aérien est géré par le président de la FFVL avec le concours technique de Gérard DELACOTE, CTN pour ce qui concerne le contexte national.

## LES PRINCIPALES ACTIONS MENÉES : QUELQUES REPÈRES

### • Le renforcement de notre action au sein du CNFAS (Conseil national des fédérations aéronautiques et sportives),

qui s'avère être l'outil le plus approprié pour la défense de nos intérêts dans la plupart des dossiers majeurs auprès des instances civiles et militaires, a été une priorité. **Gérard DELACOTE fait partie du groupe d'experts du CNFAS qui est chargé du suivi technique des dossiers.**

Deux réunions d'échanges ont eu lieu avec la DIRCAM (Direction de la circulation aérienne militaire).

Les experts participent également aux différents groupes de travail nationaux de la DGAC (GT compatibilité IFR-VFR et GT sécurité en basse altitude). Ces deux groupes de travail sont composés de pilotes, contrôleurs et syndicats de ces mêmes catégories professionnelles ainsi que de représentants des différents services administratifs de l'aviation civile : c'est une avancée importante que de pouvoir exposer en direct nos problématiques diverses qui étaient souvent difficiles à bien percevoir pour certains de nos interlocuteurs avant ces échanges.

La restructuration du réseau TBA (Très Basse Altitude) fait également l'objet d'un groupe de travail spécifique composé principalement d'experts de la défense : là encore, il est essentiel de pouvoir exprimer nos préoccupations et nos besoins : l'action se poursuivra tout au long de cette année.

**Notre participation active à l'organisation et au déroulement des séminaires du CNFAS** en janvier 2005 et encore plus en 2006 nous permettent de mieux nous faire connaître des autres fédérations aéronautiques et

sportives.

Le travail de fond sur le vaste chantier de la transformation des CRICAG en CCRAGALS a nécessité un énorme investissement et de nombreux échanges avant de pouvoir aboutir au texte final qui permet à présent de mieux cadrer les relations et l'action des fédérations avec les instances civiles et militaires à l'échelle des sept régions constituées par les DAC.

Pour ce qui est du groupe d'experts du CNFAS, **mes plus proches collaborateurs sont Nicolas VAUNOIS qui en est l'infatigable coordonnateur et Pierre LAULHERE** de la FFV, autre membre extrêmement précieux de par son passé de pilote civil et militaire et de son expérience énorme acquise dans tous les domaines.

### • La restructuration du réseau de nos représentants régionaux de l'espace aérien en vue du remplacement des CRICAG par les CCRAGALS.

Le mot barbare de CCRAGALS signifie, comité consultatif régional de l'aviation générale et de l'aviation légère et sportive, qui remplace depuis janvier 2006 feu le CRICAG.

Cette nouvelle organisation de la consultation des usagers se fait à présent à l'échelle des DAC, au nombre de sept et à un rythme, en principe, de deux réunions par an, une au printemps et l'autre à l'automne.

C'est l'autre action phare qui nous a occupés depuis mars 2005 : elle a nécessité des modifications en profondeur pour redéfinir et compléter la couverture nationale de notre réseau. Nous avons dans un premier temps remis à jour la liste des représentants des ligues et CDVL avec le concours de ces instances.

**Une journée d'information et de formation des cadres techniques** a été mise en place pour leur permettre de renforcer leur action de coordination auprès des

représentants fédéraux régionaux.

Une organisation à l'échelle des DAC a ensuite été mise en place pour la désignation des représentants CCRAGALS qui bénéficient donc du concours d'un cadre technique pour chaque entité géographique.

Ce découpage géographique des CCRAGALS qui englobe, selon le cas, de deux à quatre ligues, nécessite des échanges réguliers et une coordination entre les différentes ligues concernées pour une meilleure efficacité dans le suivi des dossiers et lors des réunions.

Dans ce même but, **des échanges se mettent en place entre les différentes fédérations pour préparer les réunions et définir une stratégie d'intervention** en fonction des dossiers. À l'heure de parution de ce numéro de Vol Passion, toutes les régions auront vécu leur premier CCRAGALS. À ce jour, alors que six réunions sur sept ont déjà eu lieu, nous pouvons d'ores et déjà dire que le bilan est largement positif même si quelques points de détail sont forcement encore à régler.

Alors que les CRICAG n'étaient pas réellement organisées dans toutes les régions, cette fois nous pouvons espérer une véritable unité de traitement des problèmes nous concernant et, de plus, le fait que l'avis des CCRAGALS soit systématiquement transmis au CRG (comité régional de gestion de l'aviation civile) constitue une avancée importante. Du reste, nous avons pu constater que de nombreux dossiers ont ainsi été ajournés pour cause de concertation insuffisante en amont lors des premières réunions. De l'avis général, **ce dispositif remplacera avantageusement ce qui existait auparavant.**

Nous ferons dorénavant un point à l'issue des réunions de printemps et d'automne sur les différentes régions.

### • Poursuite de l'action de sensibilisation des pratiquants

L'organisation locale de réunions thématiques, la création de cartes simplifiées, les informations ponctuelles sur les NOTAM les plus importants sur le site fédéral avec le concours de la CTS, sont autant d'actions qui contribuent à développer la sensibilité de chaque pratiquant sur le sujet. En 2006 une action spécifique en direction des écoles sera programmée.

### Cependant, des sujets d'inquiétude réels imposent la plus grande vigilance ; deux exemples :

- La ségrégation entre les usagers semble de plus en plus souvent être privilégiée par la DGAC : la règle voir et éviter est ainsi souvent remise en cause alors qu'elle est vitale pour nos activités : par exemple, la création d'une ZRT à contournement obligatoire lors de compétitions, malgré la forte réaction des deux fédérations concernées (vol libre et vol à voile), constitue une alerte majeure pour nos fédérations. Suite à nos réactions nous verrons si cette tendance se confirme malgré tout en 2006.

- Les demandes répétées de l'Aéronavale dans le Sud-Est pour la création de zones d'entraînement dénommées Gap Valensole nécessiteront vraisemblablement encore beaucoup d'énergie pour préserver au mieux nos intérêts. La prise en compte de nos contraintes devrait néanmoins permettre à la Défense de trouver des créneaux de vol dans ces secteurs sans pénaliser fortement nos activités grâce à la gestion espace-temps.

### Quelques notes d'espoir aussi :

- Notre implication de tous les jours dans les dossiers et notre présence au sein des GT et des commissions nationales favorisent la reconnaissance de nos activités et nos possibilités d'échanges directs avec les instances civiles et militaires.

- Une directive du Directoire prévoit que les espaces contrôlés devraient être revus et dimensionnés au plus juste afin de libérer des espaces :

cette action est en cours.

- Nos relations avec la DIRCAM sont très bonnes, la volonté de prendre en compte nos activités semble réelle et des recherches de solutions sont en cours sur de nombreux dossiers. À titre d'exemples, dans le Nord-Est notamment et sur des dossiers nationaux comme la gestion du réseau TBA, l'information et la programmation des exercices de la Défense.

- La mise en place des CCRAGALS à l'échelle des DAC devrait permettre de renforcer et d'homogénéiser la prise en compte de nos activités et de nos avis en toutes régions.

### Pour 2006 d'autres dossiers de longue haleine se poursuivent ou se profilent, quelques exemples :

- La transformation des secteurs dérogatoires,  
- la transformation des SCTR et SCTA de la Défense en CTR et TMA,  
- la montée en puissance des drones,  
- le ciel européen,  
- la loi sur les Parcs Nationaux et le problème spécifique de leur survol.

### L'année 2005 en quelques chiffres :

- La participation à dix-huit réunions nationales et dix-sept réunions interrégionales ainsi qu'une quinzaine au niveau régional pour le CTN en charge du suivi de l'espace aérien au niveau national ne représente **que la partie visible de l'iceberg** ; le traitement et la coordination de ces dossiers nécessitent par ailleurs plusieurs heures de suivi quotidien. Cette charge est en constante augmentation et beaucoup reste à faire.

- Le prolongement de l'action nationale en régions a pu se faire grâce au concours de cinq cadres techniques et de tous les référents régionaux des ligues et parfois des CDVL sur tous les dossiers régionaux. Si ce maillage ne couvre pas encore la totalité du territoire, il progresse rapidement et les régions s'organisent de mieux en mieux. Le recrutement n'est pas facile sur un sujet aussi technique et complexe. Merci à tous.

### En guise de conclusion :

- Comme cela est mis en évidence ci-dessus, **l'organisation fédérale doit impérativement se conjuguer à chaque niveau de ses instances pour une bonne efficacité dans l'action.** L'échelon national est celui de la coordination générale des actions et de la relation avec les instances civiles et militaires au plus haut niveau. L'échelon interrégional du CCRAGALS est celui de la coopération entre les ligues et le niveau national. Enfin les ligues et les CDVL constituent l'échelon le plus proche du terrain, en prise directe avec les pratiquants et les acteurs locaux, gestionnaires de sites ou écoles et sont aussi des précieux relais de l'information.

- Cette organisation repose sur un petit groupe de personnes très motivées. Les années d'expérience sont des atouts précieux dans un tel domaine et il faut souhaiter que les personnes puissent conserver la motivation et le temps pour durer. **Il en va de même au secrétariat fédéral où Bettina est un point d'appui extrêmement important** sur ce dossier. Elle est d'une grande efficacité et d'autant de disponibilité et de bonne humeur, ce qui ne gâche rien. Sachons la préserver.

- Enfin, **il est toujours utile de rappeler à chaque pratiquant son statut de commandant de bord, quel que soit l'aéronef qu'il pilote.** La prise de conscience individuelle semble continuer à évoluer favorablement et contribue à renforcer la crédibilité de notre activité.

**Gérard DELACOTE,**  
CTN en charge du suivi de l'espace aérien à la FFVL 