

Révolte face à l'anglais

VOL L'interdiction de parler français ou allemand lors des échanges radio exaspère les pilotes amateurs.

PAR PIERRE-ANDRÉ SIEBER

Le diable se cache dans les détails. C'est ce que se dit, en français, Jacky Lebreau, instructeur et pilote de planeur depuis plus de 25 ans à Montricher (VD). Depuis le 20 juin 2019, une modification introduite dans l'Ordonnance sur le service de la navigation aérienne (Osna) oblige les pilotes de petits avions de tourisme et de planeur à s'annoncer en anglais – et uniquement en anglais – aux contrôleurs aériens à Payerne ou Sion.



«Cette obligation de parler anglais empêche de voler un tiers de nos membres.»

DOMINIQUE AYMON
PRÉSIDENT DU GROUPEMENT
DE VOL À VOILE DE SION



Les pilotes de vol à voile et à moteur espèrent que le Conseil national reviendra en arrière, jeudi, lors du débat en plénum. KEYSTONE

Une obligation que peu de monde a vu venir. «Lors de la mise en consultation, personne, au sein des adeptes de vol à moteur et de planeurs du club de Montricher, mais aussi ailleurs en Suisse, n'a mesuré les conséquences de cette modification», explique Jacky Lebreau. «Converser en français avec bon nombre de tours de contrôle en Suisse est désormais interdit, ce qui met les clubs en colère. Cette disposition oblige des gens qui ont piloté durant des dizaines d'années sans problèmes à repasser leur examen de téléphonie en anglais. Impensable.» Une part importante des près de 1500 adeptes du rêve d'Icare en Suisse sont concernés. Ce jeudi,

le Conseil national débatta d'une motion adoptée par sa Commission des transports et télécommunications (CTT-N), demandant d'autoriser les langues nationales pour les vols à vue non commerciaux, texte auquel le Conseil fédéral vient de s'opposer.

«C'est peut-être une question de génération mais aussi de sécurité», explique Hugues Hiltbold (PLR/GE), un des rapporteurs de la CTT-N. «Imaginons qu'un pilote qui n'a pas l'habitude de parler en anglais doive, tout à coup, signaler une fumée dans le cockpit. Le temps qu'il trouve les mots, les conséquences peu-

vent être dramatiques.» Une association de défense du bilinguisme – «English only: No!» – s'est constituée. Trois recours ont été déposés au Tribunal administratif fédéral (TAF), dans le but de biffer cette disposition. Les détracteurs de l'anglais espèrent un retour en arrière. «Nous avons passé notre licence en français, et cela suffit», estime Jacky Lebreau. «A l'aérodrome de Sion, des pilotes sont contraints de voler avec un ami parlant anglais ou alors se rendent avec leur planeur jusqu'à Bex, pour contourner l'obligation.» Et il n'y a pas que les pilotes à être concernés. «Même les méca-

niciens qui doivent traverser la piste pour se rendre à l'atelier de maintenance doivent aussi être capables de converser en anglais avec la tour de contrôle», ajoute Jacky Lebreau. «Ce qui n'est de loin pas le cas!»

Au sein du Groupement de vol à voile de Sion, c'est la grogne. «Cette obligation empêche de voler un tiers de nos membres, mais gêne aussi bon nombre de nos amis du vol à moteur», s'insurge Dominique Aymon, président. «Cette obligation touche notre aéroport, qui n'enregistre que 6000 mouvements par année, alors que Cointrin – qui en compte 160 000 – en est exemp-

té. Il faut savoir que même les pilotes d'Air France s'annoncent en français! C'était ça où la compagnie ne venait plus à Genève.»

Cointrin garde le français

Après avoir mené une étude approfondie, le grand voisin français a renoncé à imposer la langue de Shakespeare. Du coup, l'aéroport de Genève – qui se trouve à cheval entre la France et la Suisse – déroge à la règle mise en œuvre par l'Office fédéral de l'aviation civile (Ofac). «Quand on vole sur le Jura, nous pouvons contacter l'opérateur de Skyguide à Cointrin en fran-

çais», fait remarquer Jacky Lebreau. «Mais lorsqu'on veut voler vers l'espace aérien contrôlé par l'opérateur se trouvant à l'aéroport de Payerne, il faut passer à l'anglais.»

Les pilotes déplorent une limitation de leur horizon. «Si je décide de faire un vol sur les Alpes au départ de Montricher, en passant sur le Sanetsch, et que je veuille atterrir à Sion, cet itinéraire m'est désormais interdit», critique le Vaudois. «Mettre à jour ma licence en anglais m'obligerait à apprendre tout un chapitre de la radiotéléphonie aérienne pour le vol à moteur qui ne me concerne pas. Je devrais, par exemple, situer ma position sur le tarmac alors que la tour me signale l'arrivée d'un Boeing! Une situation totalement improbable pour un pilote de planeur!»

Obligation peu respectée

La pratique unifiée de l'anglais apporte-t-elle davantage de sécurité? Les opposants affirment que non. «Si vous avez une panne de moteur ou une difficulté avec votre planeur, le stress va vous faire parler votre langue maternelle», observe Jacky Lebreau. «La France l'a vérifié en étudiant la situation également au Canada. De plus, les réglementations internationales laissent la possibilité de s'exprimer dans la langue maternelle.» Sur le terrain, l'obligation mise en application par l'Ofac, en juin dernier, est-elle respectée? Ecouter les conversations est édifiant: certains pilotes utilisent toujours le français. Mais ils s'exposent à des sanctions pénales et administratives. Tous espèrent la confirmation de l'effet suspensif des recours au TAF: la décision est attendue tout prochainement.



3 QUESTIONS À... ANTONELLO LAVEGLIA

PORTE-PAROLE DE L'OFFICE FÉDÉRAL DE L'AVIATION CIVILE

«Cette mesure améliore la sécurité aérienne»

Les pilotes amateurs ont-ils été consultés sur la modification de l'ordonnance les obligeant à parler anglais à la radio?

A l'époque, le projet de réglementation – et donc les dispositions dérogatoires aujourd'hui en vigueur – a été mis en consultation de fin mars à fin avril 2018, auprès d'une soixantaine d'organismes sectoriels, dont Skyguide, les aérodromes et les organisations de l'aviation comme Aerosuisse, l'Aéro club de Suisse et l'Air-craft owners and pilots association. L'usage de l'anglais avec les services de contrôle aérien n'a rencontré aucune résistance. Au contraire: l'atténuation des risques liés à l'utilisation d'une seule langue a été

largement saluée. Le Parlement a entériné la proposition du Conseil fédéral pour l'introduction de la seule langue anglaise dans les communications radio avec les services de navigation aérienne.

Cette contrainte serait unique en Europe. Pourquoi l'imposer?

L'usage généralisé de l'anglais comme langue commune, dans les communications radio avec les services de la navigation aérienne, répond à une recommandation de sécurité de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) et du Civil Aviation safety office, organe de surveillance de la sécurité aérienne à l'échelon du Départe-

ment fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication. Cette mesure améliore la sécurité aérienne dans son ensemble.

Mais cette mesure crée un «bouchon» dans la vallée du Rhône, augmentant le risque de collision...

L'Office fédéral de l'aviation civile n'a pas d'information laissant penser cela, mais le risque zéro n'existe pas: piloter est une activité entraînant d'importantes responsabilités. La très grande majorité des pilotes agissent de manière raisonnable. C'est ce qu'on s'attend d'eux, surtout dans un espace aérien très intensément utilisé, comme c'est le cas en Suisse.

Vallée du Rhône quasi bouchée

«Avec cette interdiction de parler français ou allemand en Suisse dans les conversations avec les tours de contrôle, la Confédération est allée trop loin», déclare Pierre Moreillon, avocat des pilotes de vol à moteur et à voile regroupés dans l'association «English only: No!». «L'Organisation de l'aviation civile internationale elle-même prône le bilinguisme (langue locale et anglais).»

L'utilisation exclusive de la langue de Shakespeare n'est que recommandée – et non pas obligatoire – dans les aéroports qui totalisent au moins 50 000 mouvements pour les vols aux instruments, un volume qui n'est de loin pas atteint par les aérodromes régionaux en Suisse.

Marche arrière des Etats

Lors du passage de la Loi fédérale sur l'aviation au Conseil national, en 2017, une motion de Matthias Jauslin (PLR/AG) avait passé la rampe pour faire échec à ce projet, mais le Conseil des Etats était revenu en arrière, moyennant des promesses d'exceptions qui ne sont jamais parvenues sur le terrain.

Dans son argumentaire, l'avocat vaudois juge que la disposition contestée, interdisant l'usage de langues nationales ou officielles dans l'espace aérien suisse, viole la Constitution et la loi sur les langues. Il estime aussi

qu'il y a violation de la Convention de Chicago fixant les règles de l'aviation civile internationale: une communication radiotéléphonique air-sol doit pouvoir se faire dans la langue habituellement utilisée par la station au sol. «A Sion, la langue habituellement utilisée, depuis que la radiotéléphonie existe, est le français», souligne Pierre Moreillon.

Contournement de Sion «risqué»

L'avocat balaie aussi les raisons liées à la sécurité. «Avec cette disposition obligeant à ne parler que l'anglais, un véritable bouchon barre la vallée du Rhône, sous la forme d'espaces aériens exclusivement anglophones autour de l'aéroport de Sion, contraignant les équipages non anglophones à un contournement risqué», plaide-t-il. «Le trafic se concentre entre l'espace aérien interdit et les pentes de la vallée où volent les planeurs à la recherche de vents ascendants, les ailes delta ainsi que les parapentes.»

Toujours selon le chef de file de l'association «English only: No!», si des pilotes étrangers ou suisses non anglophones – toujours très nombreux à survoler les Alpes – se retrouvent en «panne de thermique» avec leurs planeurs et doivent éviter Sion, ils seront contraints d'atterrir en rase campagne, risquant de grosses casses.