



AERO-CLUB DE FRANCE

**Etats Généraux de l'Aviation Générale  
Vendredi 10 mars 2006**

**Discours de Claude Belot**

Monsieur le président de l'Aéro-club de France, Messieurs les présidents, Mesdames et Messieurs, merci de m'avoir convié à cette réunion qui, je crois, a été difficile à monter mais qui réunit l'ensemble de ceux qui, à un titre ou à un autre, représentent le passé, le présent et le futur des ailes françaises. Je partage votre rêve, comme disait Bruno Leroux, mais votre passion. Je suis né, j'ai vécu toujours dans le milieu de l'aéronautique, dans une petite ville de province, dans un aéro-club sympathique et puis tout cela me suffit ; mais je pratique toujours avec beaucoup de bonheur le vol et je crois que nous avons beaucoup de chance de pouvoir tous le vivre.

Le Premier ministre de l'époque, Jean-Pierre Raffarin, son secrétaire d'Etat aux Transports, Dominique Busserot, qui est le député de ma circonscription, avec lequel je travaille souvent et Jean-François Lamour, le ministre des Sports, m'ont demandé un jour d'être parlementaire en mission sur les problèmes de l'aviation légère, sportive, parce qu'ils sentaient bien qu'il y avait un problème autour de tout cela, qu'il y avait un certain mécontentement, ils m'ont demandé d'essayer d'éclairer leur lanterne parce qu'ils n'étaient pas, ni les uns ni les autres - sauf Jean-François Lamour, je crois, qui avait pratiqué - pilotes, qu'ils ne connaissaient pas trop ce milieu. Ils savaient, les uns et les autres, que je connaissais mieux, que j'y étais immergé. Je n'ai jamais réussi à emmener Jean-Pierre Raffarin dans un avion que je pilotais - c'est un homme prudent - même si j'ai essayé à plusieurs reprises, mais c'est ainsi. Il m'a confié cette mission de piloter, au moins pendant quelque temps, une réflexion sur le sujet.

J'ai mis une condition dès le départ, dans la vie je n'aime pas perdre mon temps. S'il s'agit de faire un rapport pour faire bien dans le paysage et dire : on a traité le sujet, tout cela est sans doute passionnant mais ce ne sera pas moi l'homme de la situation. Je leur ai dit d'emblée la règle du jeu qui ne pouvait être que la mienne, c'est-à-dire : je ferai, après consultation de toutes les parties représentant ce monde. Et ce monde ce n'est pas n'importe quoi, c'est 200 000 personnes + tous ceux qui sont passionnés, ce sont les gens qui pratiquent l'aéronautique à un titre ou à un autre. Donc je ferai des propositions concrètes, simples à mettre en oeuvre ; celles qui ne pourront pas être

mises en oeuvre dans un délai raisonnable, je ne les ferai pas. C'était ça la règle du jeu.

Ils l'ont acceptée. Je vais remercier toutes les fédérations, tous ceux dans l'administration qui ont contribué à rédiger ce rapport, à le mûrir, à le fabriquer. Je me suis très rapidement rendu compte qu'avec le ministère des Sports il n'y avait pas de problèmes. Lorsque je voyais dans mon bureau arriver Madame Grosgeorges du ministère des Sports et les présidents de fédération que j'auditionnais ce jour-là, ils se tombaient dans les bras, ils se tutoyaient, tout était manifestement parfait.

Les choses étaient moins parfaites avec la Direction de l'Aviation Civile. C'était clair, le problème est focalisé essentiellement dans cette direction où règne le sentiment, pour les praticiens, qu'ils ne sont pas compris et il y a, du côté de la Direction souvent le sentiment qu'on exagère, qu'il faut réglementer telle ou telle chose. Manifestement il fallait sortir de cette situation. Il faut sortir de cette situation, je le dis à Monsieur le Directeur de l'Aviation Civile. Je sais que les choses sont en train de bouger dans les têtes, je le sais parce que je le dis et parce que, depuis la remise solennelle du rapport dans les salons de Matignon en présence de tous les présidents de fédération, l'engagement a été pris par le Premier ministre, qu'il y aurait une suite à tout cela, il l'a donné devant moi, des directives très précises à l'administration. Et je tiens à dire ici que ces directives sont suivies, cela veut dire que, dans les 38 propositions, il y a tri : celles qu'il est facile de mettre en oeuvre. Une bonne partie le sont aujourd'hui. Cela s'est traduit par des instructions, par une réflexion, par des groupes de travail ; je sais que cela a eu lieu et des textes que j'ai eus en main montrent que l'état d'esprit a changé. C'est le cas d'à près la moitié.

J'ai remis ce rapport au mois de novembre 2004, nous sommes au mois de mars 2006, cela fait bientôt un an et demi, tout cela est vrai. Je sais aussi qu'on réfléchit sur un certain nombre de propositions qui avancent, pas aussi vite qu'on le voudrait, qui ne sont peut-être pas aussi simple que cela à mettre en oeuvre. Mais je le dis ici, il faut arriver à simplifier la vie des pilotes, il faut arriver à diminuer le coût de l'aéronautique, avoir toujours en tête la sécurité des pilotes bien évidemment, mais ce ne sont pas des inconscients en général et on mesure très bien que ce n'est pas en mettant le carburateur en ordre et 25 bougies par cylindre qu'on arrivera à jouer la sécurité, on le verra après mais on le sait tous.

Alors cet empilement, cette superposition de réglementations destinés à empêcher est, pour certains, peut-être l'idéal, faire en sorte que l'aéronautique française ne soit plus que ce qui est sous l'autorité de Gérard au musée de l'air, je crois que c'est une chose qu'il ne faut pas envisager bien évidemment.

Dans le rapport, il y avait l'Etat et la Direction de l'Aviation Civile. Avant de venir ici, il y a une dizaine de jours j'ai fait un point avec les responsables du ministère de l'Equipement et du cabinet du ministre de l'Equipement et les responsables du suivi de ce rapport, on a regardé, on a passé des heures à regarder point par point ce qui se passait, ce qui a été fait, ce qui reste à faire, la difficulté à le faire. Donc tout cela est suivi, je voudrais quand même le dire ici, je considère que la parole du Premier ministre c'était quelque chose de sérieux et je considère comme un devoir de faire en sorte que tout cela aboutisse en relation bien sûr avec vous et c'est, je crois, très important. C'était un des souhaits de ce rapport que l'ensemble de la grande famille aéronautique française trouve un endroit pour se parler.

Monsieur le Président Georges, vous l'avez trouvé cet endroit, c'est l'Aéro-club de France avec son passé, son prestige, son autorité et cela permet, pas seulement aux fédérations de pratiquants mais aussi à tous ceux qui sont cette grande famille, que tout le monde se réunisse et, vu la réussite de ces deux journées, je crois qu'il faut que vous continuiez précisément à suivre tout cela, que ça ne soit pas un coup une fois dans la vie de notre histoire aéronautique, que ce soit quelque chose de suivi, de régulier et que les groupes de travail que vous avez constitués fassent ce que j'essaie de faire avec la Direction de l'Aviation Civile c'est-à-dire se rencontrer, voir ce qui est possible, voir quel est l'état de la réflexion parce que l'administration est très souvent prise dans l'urgence et elle règle d'abord les problèmes qui semblent les plus urgents et les autres se règlent plus tard s'ils se règlent, s'ils sont suivis. C'est ainsi que se passe la vie mais c'est la nôtre aussi dans tous les domaines.

Donc, vous qui êtes représentatif des ailes françaises, si vous pouviez institutionnaliser tout cela et faire en sorte que tout cela soit mis en oeuvre régulièrement, par un travail patient, obstiné, sérieux, réaliste, je crois que les choses avanceraient bien.

Je tiens à préciser dans ce rapport qu'il ne s'adressait pas uniquement à l'Etat, qu'il s'adressait aussi aux praticiens de l'air et je crois qu'on y trouve des lignes qui sont très importantes. Je connais bien le milieu des élus locaux (je parle sous le contrôle de Bruno Leroux, d'Esnest Cartigny qui connaissent bien aussi ce milieu) qui sont des Français comme les autres, qui connaissent leur passé aéronautique, qui connaissent leur réalité aéronautique contemporaine, qui sont fiers de tout ce qui s'est écrit dans cette grande histoire de l'aéronautique française ; et, même s'ils ne sont pas pilotes, ils ne sont pas contre l'aviation et sa pratique et ses praticiens. On en trouvera toujours un par ci, par là, on trouvera toujours des affairistes pour essayer de convaincre : des terrains ça vaut plus cher si ça fait une grande surface que si ça accueille des avions d'aéro-club. Mais ce n'est pas ça l'état d'esprit général.

Il faut donc parler à ces gens-là, il faut apprendre à leur parler, il faut les inviter, il faut leur montrer leur paysage vu du ciel, il faut leur expliquer, les inviter vraiment à une réunion de bureau un jour d'un aéro-club et pas en faire des gens qu'on laisse de côté.

Je peux vous raconter une petite anecdote qui est très significative dans mon petit aéro-club. J'ai été maire de l'immense ville de Jonzac pendant 24 ans, la ville est propriétaire du terrain, de toutes les installations, elle a dépensé beaucoup d'argent. Puis arrive un nouveau président d'aéro-club qui ignorait tout, auquel je dis : il faudrait faire ci. Il me dit :

- Monsieur, ici le patron c'est moi.

- Ah bon ? Si c'est vous le patron, vous êtes le patron des avions, vous prenez vos avions et vous allez vous installer ailleurs.

C'est aussi simple que cela.

Et il arrive que ce type de comportement se produise. Le maire de la commune ne veut pas être le patron de l'aéro-club, surtout pas, mais il souhaite quand même avoir une information, même pas une considération mais au moins, dans son domaine de responsabilité, qu'il sache ce qui se passe et qu'il rappelle quelquefois la règle.

Lorsque j'ai été en charge de ce rapport, dans les semaines qui suivaient j'ai reçu un courrier considérable. Ce n'était pas les fédérations qui m'écrivaient, sauf la lettre officielle gentille, courtoise, pour me dire qu'elles étaient à ma disposition, c'étaient les riverains d'aérodromes. On ne peut pas ignorer ces choses-là. Si j'avais voulu les recevoir je n'aurais fait que ça, j'ai donc pris le soin de téléphoner à quelques-uns en disant : j'ai reçu votre courrier, que se passe-t-il ? On s'apercevait qu'il y avait, entre les utilisateurs de l'aérodrome et le voisinage, un mur d'ignorance et d'incompréhension complète. Quand on est président d'aéro-club, comme les moniteurs et les responsables des vols, on peut quand même imposer des conditions de survol, on peut imposer un peu de discipline ; et les pilotes qui ne le respectent pas, à l'intérieur d'un club digne de ce nom il y a quand même un comité de discipline qui ne doit jamais se réunir, mais s'il y a nécessité qui doit le faire.

Voilà les affaires que j'ai vécues, je vous les dis, cela veut dire qu'il y a un vrai sujet. A l'heure où la décentralisation est en marche il ne faut pas que les aéro-clubs, que toute la pratique aéronautique sportive soit faite dans une situation conflictuelle. Et comme vous le faite aujourd'hui, je crois qu'il est très facile de se parler surtout quand on habite dans le même petit territoire.

Voilà tout simplement ce que je voulais dire. Donc ce rapport, on en a retenu surtout la partie qui s'adressait à l'Etat, il y avait aussi des directives vis-à-vis des praticiens de l'air,

attention il y a quand même les autres. Et puis il y avait d'autres ministères, l'Education nationale qui, dans certains cas, accueillait à bras ouverts les responsables de la formation d'aéro-clubs qui venaient faire des cours pour préparer le BIA, et d'autres où on était immédiatement mis à la porte en disant : non. Le ministère de l'Education nationale a envoyé à tous ses chefs d'établissement une circulaire leur demandant de regarder avec le maximum de bienveillance les demandes qui pourraient émaner des aéro-clubs et, à ma connaissance, c'est fait. Ce sont de petites choses, mais des petites choses mises bout à bout cela finit par faire des grandes choses. Et des gosses voulaient suivre ces formations, cela débouche sur le BIA (?).

Trois n'ont pas bougé du tout, trois propositions les concernaient, c'était Bercy. Mais puisqu'il n'y a pas moyen de les faire bouger par les voies amiables, on va essayer de les faire bouger par la pression. Il y a des choses complètement erratiques dans la fiscalité de la pratique aéronautique, on a signalé tout à l'heure des problèmes de fiscalité sur le kérosène. Il y a des choses comme ça, mais il y en a plus que ça. La pratique parachutiste, selon qu'elle est professionnelle ou sportive, ne supporte pas le même taux de TVA. Il y a des choses de ce genre qu'il faudra bien régler.

Ce que je vous dis ici c'est que, un an et demi après ce rapport, j'ai quand même le sentiment que des choses ont commencé à bouger et à bien bouger, qu'elles n'ont pas bougé toujours aussi vite que je le pensais, mais que l'art n'est pas aussi facile que cela parce que les parties prenantes sont nombreuses. Mais je ne lâcherai pas prise. Pour cela il faut que vous continuiez de vous voir, de travailler avec les dates fixées. Quand on se fixe des dates on les tient et c'est le meilleur moyen d'être obstiné dans une démarche, mais je crois que nous y arriverons.

Nous sommes un pays extraordinaire par son histoire aéronautique ; les grandes pages de l'aéronautique se sont écrites sur notre sol ou avec des fils ou des filles de France. Notre présent a des lumières extraordinaires, il a aussi des ombres, nous le savons, en matière d'aviation générale. Mais ma conviction c'est que nous avons aussi un très beau futur qu'il faudra savoir écrire, il faudra savoir se rassembler pour l'écrire. Mais les Français ont l'aéronautique dans leurs gènes et je crois que les zones d'excellence du génie français c'est globalement les transports et tout ce qui est aéronautique particulièrement. Je crois à tout cela, j'ai été très heureux de le faire et j'ai éprouvé beaucoup de bonheur à être avec vous ce matin.