



AERO-CLUB DE FRANCE

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

**Intervention de Bruno Le Roux**

Je voudrais d'abord féliciter Jean-François Georges, qui doit être dans la salle, remercier l'Aéro-club de France pour cette initiative où, y participant depuis le début, hier matin, entendant les exposés de la matinée, participant aux débats hier dans l'après-midi que j'ai trouvé particulièrement riches comme en témoigne le premier compte-rendu ; et d'ailleurs, quand Jean-François disait tout à l'heure : "Il faudra tirer des conclusions, donner des sensations" je n'ai pas le sentiment qu'il soit possible tout de suite de tirer des conclusions ; donner des sensations, très certainement. Moi j'ai le sentiment - je vais essayer de dire les choses très directement dans ces dix minutes - que ce qui nous a rassemblés hier c'était le constat d'interrogations fortes.

Et ce qui nous a fédéré c'est même un certain mécontentement, l'idée qu'aujourd'hui, quand même sur un secteur qui était en déclin ( il suffit de voir le début du rapport Belot), si l'on ne fait rien l'on va vers une impossibilité à continuer ce qui, pour certains, est un métier qui pourra continuer, mais ce qui pour d'autres est une passion qui peut prendre différentes formes et dont on voit bien aujourd'hui que les champs tendent à se restreindre dans la possibilité à continuer.

Et donc s'il y a un mécontentement qui peut fédérer, tant mieux, si ce n'est que ce mécontentement ne peut pas lui-même amener tout seul à résoudre les problèmes et donc, de ce point de vue-là, félicitations à l'Aéro-club de France, j'ai le sentiment que la journée et demie de débats que nous avons eue ne remplace rien mais qu'elle s'ajoute utilement dans une discussion d'ensemble sur les questions d'aviation générale, sur les questions d'aviation légère, sur les questions d'aviation d'affaire et qu'elle amène à poser des problèmes dans un cadre nouveau.

Elle ne remplace pas les fédérations, elle ne remplace pas le nécessaire dialogue entre le Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives et la DGAC, entre les différents interlocuteurs qui sont en situation de responsabilité. Simplement je crois qu'elle permet de regrouper dans une ambiance que j'appelle "table ronde" et l'ambiance "table ronde" permet une certaine liberté, permet d'échanger. Et cette journée a permis de nous renforcer mutuellement.

Et je faisais le constat en entendant les uns et les autres que peu de combats nous opposent dans les différentes familles de

l'aéronautique, que certains combats menés par d'autres peuvent nous laisser indifférents. Et je crois que nous avons intérêt à surmonter ces combats qui, menés par d'autres, quelquefois pourraient nous laisser indifférents.

Je prends un exemple précis : celui des avions de collection. Cela ne peut pas être le combat d'une partie de la communauté aéronautique ; si ce n'est pas le combat de toute la communauté aéronautique, alors nous perdons tous une capacité de substance dans notre propre activité. Et que nous soyons en parapente, en aviation de loisirs, que nous soyons en avion, que nous soyons en hélicoptère, eh bien le combat aujourd'hui pour faire cesser ce qui est ubuesque sur cette restriction à la possibilité de voir s'envoler des avions appartenant à notre patrimoine et qui était, qui ont été des avions de guerre, de façon différente, d'ailleurs certains non armés participant simplement des missions, je crois qu'il y a là une aberration. Si nous pouvons nous fixer l'idée que, dès les prochains jours, nous faisons tous ensemble les actions qui permettront normalement de lever ce qui ne peut être qu'une incompréhension aujourd'hui sur cette affaire, alors je crois que c'est un combat qui nous permettra d'apporter quelque chose en commun.

Et c'est en cela que je pense que ces journées sont importantes parce que ce combat, comme d'autres, ne peut pas être segmenté. Il y a des combats qui nous renforcent, il y a des combats qui font que nous pouvons tous aller de l'avant, celui-là en fait partie de la même façon que, Gérard le disait, profitons de la dynamique qui s'installe sur le musée pour en faire aujourd'hui un lieu qui rayonne dans le monde entier.

Nous avons le patrimoine dans ce musée qui permet de faire les choses ; nous avons le patrimoine pour recréer de l'histoire dans ce musée, les partenariats avec des jeunes sur la construction. Je cite souvent l'exemple quand je vais au musée, de ce qui se passe à Rochefort aujourd'hui, Monsieur le Sénateur, avec la construction d'un bateau qui associe les jeunes, qui associe les ouvriers, qui associe le public, qui permet d'expliquer. Nous avons la capacité, tout ce qu'il faut pour faire revivre l'Histoire aujourd'hui dans le musée ; je crois que nous devrions, là encore, avec toi Gérard, nous mettre autour de la table pour savoir quel concours nous pouvons apporter à un musée qui est particulièrement vivant et que tu essayes de rendre le plus vivant possible.

Donc très fort intérêt pour ce type de journée qui permet de mélanger, de débattre, de retourner ensuite dans le cadre normal des fédérations pour continuer la discussion, et je crois que cela ne remplace pas les débats que nous avons, les fédérations, les différentes associations, mais très régulièrement je pense de nous revoir aussi dans ce cadre. Ce qui permet de donner de la force à notre échange c'est le fait de nous voir régulièrement dans un cadre qui dépasse aussi et qui nous permet tous ensemble de discuter à côté des dialogues normaux que nous avons avec les différentes tutelles.

Donc je voulais simplement vous présenter peut-être, il y a des interrogations sur ce que peut être le groupe d'études sur l'aviation légère et le vol libre de l'assemblée nationale.

D'abord c'est un groupe récent qui n'existait pas, qui a été créé par le président Debré il y a maintenant quelques mois à la demande d'un certain nombre de parlementaires - certains pilotent. Il regroupe à peu près 35 parlementaires à l'assemblée nationale. Les parlementaires participent au groupe pour deux raisons : les deux tiers principaux, c'est parce qu'ils ont la passion de l'air et ils se disent : consacrons quelques instants aujourd'hui à cette passion. Et un tiers se disent : ça me permettra peut-être d'avoir des idées pour fermer mon terrain. On trouve de tout dans ce groupe, de ceux qui y viennent pour être sûrs que rien ne va être fait qui permette de rendre plus difficile la fermeture des terrains à ceux qui, plus nombreux, de l'autre côté, pensent qu'il faut tout faire pour essayer d'éviter la fermeture de ces terrains.

Son rôle est simplement de suivre un secteur d'activité, d'essayer d'anticiper les enjeux, d'essayer d'éclairer les débats, d'essayer de questionner l'exécutif ; et nous sommes, sénateurs comme députés, à votre disposition quand il se pose des problèmes d'interprétation, quand il y a nécessité à poser, dans un cadre public, une question précise pour avoir une réponse précise, à pouvoir, par les différentes formes auxquelles nous avons accès, questionner l'exécutif, questionner le gouvernement, questionner le ministère de l'Equipement, Logement, Transport, la Direction de l'Aviation civile ; questionner le ministère de la Jeunesse et des Sports ; donc à votre disposition pour arriver à préciser tout ce qui est de l'ordre législatif ou même réglementaire ; pour proposer des pistes de réformes aussi législatives mais aussi réglementaires. On voit bien que, sur notre secteur d'activité, beaucoup de ce qui nous rend la vie de tous les jours quelquefois un peu plus difficile en domaine réglementaire, nous ne nous interdisons pas demain de réfléchir ensemble à des pistes de réformes sur ces questions.

D'évaluer aussi. Quand je dis "évaluer", sur quoi travaillons-nous aujourd'hui ? Quelles sont les grandes thématiques - puisque le groupe est récent - que nous avons souhaité mettre en place au sein de ce groupe ? D'abord un suivi de la décentralisation et ça pose d'énormes questions, d'énormes problèmes. Et je suis convaincu que tous les loquets que nous avons pu mettre, qui ont pu être mis, peuvent être levés les uns ou les autres successivement et que des pressions très fortes vont s'exercer dès qu'il y aura transfert de terrain, des pressions très fortes, d'abord, dans un premier temps, sur la prise en charge du terrain, sur les travaux qui peuvent être faits sur ce terrain, sur la continuité de l'activité en terme de sécurité sur ce terrain, mais ensuite, tout simplement, sur la continuité de l'activité. Et donc, répondant aux propositions 13 et 14 du rapport du sénateur Belot, nous avons décidé de mettre en place un suivi aujourd'hui, au jour le jour, en tout cas autant que c'est nécessité par les transferts qui vont se faire, de cette loi de décentralisation.

Réflexion sur les questions fiscales, les taxes et les redevances. De ce point de vue, j'entendais un certain nombre de propositions qui étaient faites hier. On voit bien que, dans les ministères que j'ai cités, Bercy ne joue pas un rôle mineur dans les questions qui peuvent toucher à l'activité aéronautiques, donc aussi suivi de ces questions : taxes, redevances et questions fiscales.

Dans la question européenne, là nous sommes plus en demande d'informations à l'assemblée. La mise en place de l'EHAZA (?) pose de nombreuses interrogations, qu'elles ne rentrent pas pour tout dans la façon dont nous travaillons avec les différentes instances européennes, qu'il y a là - mais je le ressens aussi dans les dialogues que j'ai avec les différentes fédérations - des interrogations sur différentes choses. Je souhaite que nous puissions organiser, à la rentrée de septembre, une table ronde pour savoir, aviation légère et Europe, quels sont les enjeux, poser clairement les choses ; cela ne vous apportera peut-être pas grand chose à vous ; pour nous parlementaires cela nous apportera beaucoup parce que nous sommes en interrogation aujourd'hui sur ce qui va se passer à court terme et moyen terme aujourd'hui sur ce secteur avec la mise en place de l'agence européenne.

Nous publierons, je le pense, avant le mois de juillet, une note sur les zones d'interdiction temporaires. Elles sont importantes puisqu'elles correspondent à des mesures qui ont été prises après les attentats, dans une période d'alerte de Vigie-pirate rouge. On voit donc bien qu'il y a nécessité. Pour autant, je n'arrive pas à penser que ce soit ceux qui sont dans cette salle pour partie, mais aussi ceux qui sont sur les terrains, qui aujourd'hui représentent un véritable danger sur ces questions. Nous mènerons donc un travail d'audition dans les prochaines semaines, à partir de ceux qui ont pris les décisions à l'époque : ministère de la Défense, ministère de l'Intérieur, de ceux qui maintiennent aujourd'hui, mais aussi des rapports qui ont pu être faits entre temps. Je pense que nous serons amenés à auditionner le CEA à partir du rapport qu'il a fait, pour savoir s'il y a nécessité aujourd'hui à garder, à amplifier. Est-ce que la menace, telle qu'elle était évaluée au moment où cela a été pris, est toujours la même ? Je le pense. Donc est-ce que la mesure permet d'éviter véritablement les choses ? Il faut, je le crois et je le dis très clairement, arriver à sortir.

Il y a très certainement des mesures à prendre avec la communauté aéronautique pour faire en sorte d'éviter que, de nos aéro-clubs, que de nos terrains, s'envole un pilote qui aille demain, non pas par simulation mais quelque chose sur Paris ou quelque chose sur une centrale nucléaire. Je ne suis pas sûr que ce soit aujourd'hui nos pilotes, ceux qui sont en l'air, ceux qui, avec différentes machines, tangentent ce rayon des cinq kilomètres qui porte le plus grand danger, donc je crois qu'il convient de réfléchir sur cette question de façon très calme c'est-à-dire indépendamment de l'effervescence médiatique qui amène à prendre des mesures les unes empilées sur les autres dont on pense

qu'elles sont efficaces. Nous rendrons donc une note sur l'évaluation des zones d'interdiction temporaire dans les prochains jours.

Enfin, je crois qu'il y a nécessité à ce que le groupe d'étude de l'assemblée puisse être aussi une interface avec les collectivités locales. La proposition 15 du rapport du sénateur Belot, c'était "agir auprès des collectivités locales afin d'augmenter l'offre d'infrastructure". Je ne sais pas si, quand on sent qu'il y a un mouvement dans un sens, en le contre balançant de l'autre sens, on arrive à tomber sur un point d'équilibre. En tout cas, quand je sens qu'il y a danger aujourd'hui sur la fermeture d'un certain nombre de terrains, j'ai envie que nous puissions aussi entamer un travail auprès des collectivités locales pour leur souligner l'intérêt social, l'intérêt éducatif, l'intérêt économique de cette nouvelle plate-forme, hélicoptère, ULM mais aussi avion, et donc un travail de partenariat auprès des collectivités locales pour leur faire passer un certain nombre de dimensions.

Il ne vous a donc pas échappé que le groupe d'étude Aviation Légère et Vol Libre a fait sien le rapport du sénateur Belot. Et nous l'avions dit au sénateur qui a été reçu à l'assemblée il y a quelques semaines, qui a bien voulu discuter avec nous ; quand il y a du travail bien fait, il n'y a pas nécessité de le refaire.

Donc, à partir de là, les 38 propositions sont devenues les 38 propositions du groupe d'étude. J'entends qu'elles seraient à 80 et quelques pour-cent aujourd'hui en voie d'être satisfaites. Tant mieux. Mais en même temps quel problème, quelle opacité dans la façon dont les choses se passent, quel manque de concertation !

Quant aux discussions que j'ai depuis maintenant plusieurs semaines, plusieurs mois avec les uns et les autres, c'est toujours des points d'interrogation sur toutes les mesures ; on ne sait pas si cela avance, on ne sait pas si cela va pouvoir se mettre en place, on ne sait pas si cela va donner lieu à une concertation.

Donc si les choses avancent, tant mieux, c'est peut-être le moment alors de changer la méthode dans la façon dont les choses avancent à partir d'un rapport tel que celui-ci. Je le dis, il n'est pas normal, par exemple, que - je ne m'exprime pas en leur nom, mais parce que je leur avais demandé s'ils avaient des éléments - le Conseil national, le CNFAS, soit reçu le 2 - très bien - à sa demande - très bien. Mais je crois que des discussions peuvent être entamées avant, mesure par mesure, concertation sur chacune des 38 mesures et non pas package global sur "on a avancé et voilà ce qui est proposé". Il y a donc nécessité, sur chacune de ces dimensions, à établir la plus large concertation possible parce que j'ai le sentiment qu'aucune des 38 propositions n'était impossible à mettre en oeuvre et que ce qui a présidé justement à la qualité du rapport c'est bien que l'on était sur des mesures qui peuvent s'apparenter, pour une grande partie d'entre elles, à des mesures d'urgence mais à

aucune qui soit impossible à mettre en oeuvre aujourd'hui dans l'environnement qui est le nôtre.

Alors si cela peut avancer, tant mieux, menons la concertation avec les fédérations le plus vite possible pour faire en sorte que, quatorze mois après, nous puissions (et je ne considère pas que le délai de quatorze mois soit trop long) mettre en place des propositions. Simplement je dis que quatorze mois sans concertation, c'est long et ça ne permettait pas d'avoir une visibilité sur ce qui va se passer derrière. D'autant plus que je crois tout à fait que l'objectif du Premier ministre, Jean-Pierre Raffarin à l'époque, quand il a donné la mission, était d'une clarté limpide. Il disait : "J'ai décidé de mettre en oeuvre une politique nouvelle visant à donner un nouveau développement à ces activités et à leur reconnaître aussi ainsi un rôle social et économique plus important qu'aujourd'hui" c'est-à-dire totalement ce sur quoi nous débattons depuis hier. Je le dis, Jean-Pierre Raffarin, quand il a écrit cette lettre, le rapport, avec la qualité qui est la sienne, c'est une question aujourd'hui de rassemblement national : nous devons faire en sorte, en raison du déclin d'aujourd'hui, d'avoir une mobilisation pour ceux qui sont intéressés. Mais ceux qui sont intéressés, dans les différentes assemblées, dans les fédérations, sont en mesure d'entraîner derrière ceux qui ne sont pas intéressés mais dont je pense qu'ils ne sont pas opposés aujourd'hui à redonner une dynamique à ce secteur d'activité.

Je passe les propositions concrètes parce que le sénateur Belot en parlera très certainement. Je voudrais simplement, pour finir, dire que j'ai bien entendu la question de la liberté qui a été centrale dans tous nos travaux. Oui, je crois qu'il nous faut à chaque fois avoir une grille de lecture qui soit un peu différente de celle que nous avons depuis des années où, quand une proposition arrive, elle se heurte tout de suite à un règlement, à un texte, donc à une impossibilité sans que nous nous interrogiions chaque fois sur la nécessité de ce règlement, la nécessité de ce texte sur la façon dont l'empilement réglementaire et législatif est petit à petit venu étouffer la capacité à pouvoir voler, quel que soit le type d'engin, librement dans notre pays.

Alors je crois que nous avons une force dans cette communauté aéronautique qui est la responsabilité de chacun des pratiquants. Et je crois que cette force nous devons essayer de la traduire dans un peu plus de liberté qui soit donnée en remettant à plat - et là aussi les groupes parlementaires, dans les différentes assemblées peuvent servir de catalyseur - ces dimensions législatives et réglementaires et faire en sorte qu'il y ait demain plus de liberté dans notre ciel sans attenter, bien entendu, à la sécurité et avec un double objectif : d'abord voir partout où il est possible de baisser les coûts. C'est une question essentielle, nous ne pouvons pas continuer à laisser s'échapper les coûts par empilements successifs, nous ne pouvons pas considérer qu'il est normal aujourd'hui qu'une signature de certification augmente de plusieurs milliers d'euros quelquefois le coût d'un appareil et soit donc répercuté ensuite sur les

heures de vol car, quand on nous augmente l'heure de vol, c'est tout de suite des pratiquants en moins. Quand on se pose aujourd'hui la question de la baisse, dans chacune des activités - à part peut-être un peu l'ULM - de la fréquentation, on voit bien qu'il y a non pas simplement des journées qui sont ne plus remplies mais il y a un problème économique aujourd'hui dans l'accès à certaines activités. Donc toutes les réflexions pour baisser l'heure de vol sans réduire la sécurité sont valables, il ne peut pas y avoir de tabou sur ces éléments. Parlons des questions de certification, parlons des questions qui aujourd'hui renchérissent les coûts et que nous pouvons peut-être participer demain à résoudre. Parlons de la réglementation, essayons de regarder aujourd'hui ce qui peut être amélioré sans encore attenter à la sécurité parce que j'ai le sentiment que nous vivons dans un pays où il y a encore un rêve aéronautique, où il y a encore un rêve, et à nous d'entretenir demain cette passion. Moi je n'ai pas envie demain, parce que je me mets dans la situation de ces pilotes qui ne sont pas dans la salle et qui sont dans leurs aéro-clubs et qui se posent la question de continuer à voler. Moi, dès que j'entends quelque chose en l'air je lève les yeux, où que je sois, quoi que ce soit ; dès qu'il y a un bruit en l'air, je le regarde. Et je n'ai pas envie demain de vivre ma passion uniquement en levant les yeux et en regardant ce qui se passe en l'air, j'ai envie de continuer à vivre ma passion en étant en l'air, dans un cadre réglementaire qui permette d'avoir la sécurité maximum - et la sécurité maximum dans la responsabilité des pilotes - mais avec beaucoup plus de liberté.

Donc s'il y avait un mot par lequel je souhaiterais conclure sur le fait que j'ai particulièrement apprécié ce débat commun, la participation de la DGAC dans toutes les réunions, par exemple, quand j'entends et quand je reçois les présidents d'association et qu'on me dit : mais on n'arrive pas. Là en tout cas, on a réussi, dans un cadre sympathique, dans un cadre où, quand le bilan a été fait ce matin, on a vu qu'il y avait des choses mises sur la table, des possibilités d'avancer, en gros une passion commune. Eh bien je pense que si cette passion peut nous conduire demain à se dire que nous pouvons, chacun de notre côté, participer à alléger ce qui grève aujourd'hui nos activités, alors nous aurons fait un grand pas en avant et alors nous pourrions continuer non pas simplement à lever les yeux, ce que nous faisons tous, mais à être en haut le plus nombreux possible.