Ubu devenu fou

L'équipe de France de voltige, notre équipe fédérale, est championne du monde. Notre fédération est championne du monde. Bravo et merci à Kathel Boulanger, Frédéric Chesneau, Renaud Écalle, Olivier Masurel, et Matthieu Roulet. Bravo à l'entraîneur Coco Bessière, bravo au directeur technique national Jacky Carriquiriberry. Et bravo à tous ceux qui, sur le terrain, font éclore et grandir les champions.

Le Premier ministre, monsieur François Fillon, m'a adressé à leur intention ses félicitations. Je suis certain que cet homme, par ailleurs passionné de sport automobile, capable d'apprécier cette performance, apprécierait tout autant l'ambiance du Tour aérien des jeunes pilotes, qui vient de se terminer, et le meeting exceptionnel qui a réuni 30 000 personnes à Perpignan. Parlons-en.

Le royaume des autorités multiformes

Avec gravité – et avec colère – je dois dire que le Tour aérien 2007 et le très populaire meeting aérien de Perpignan seront peut-être les derniers. La faute à l'« autorité de réglementation » que nous appellerons plus simplement l'autorité.

En effet, il semble que dans l'esprit de l'autorité, les textes de réglementation et leur application stricte, voire même zélée, aient remplacé toute notion de discernement ou de bon sens. Le bréviaire qui dicte notre vie sur les aéroports s'appelle maintenant « Plan de sûreté aéroportuaire », relevé à la sauce « Vigipirate rouge ». La paranoïa autoentretenue en son nom conduit à des situations qui sont, au choix, ubuesques ou kafkaïennes. Pour la littérature, ces références sont des sommets. Pour l'aéronautique ce sont des abysses.

« Mais qui est l'autorité ? me demanderez-vous. *Qu'on aille lui dire son fait... »* L'autorité, ce sont localement des responsables qui se disent désolés d'appliquer des textes absurdes mais le font avec d'autant plus de zèle que les consignes viennent d'en haut. C'est qui, en haut ? On ne sait pas bien ; on ne sait plus qui réglemente de l'Europe, de la DGAC, de l'Intérieur, du secrétariat général de la défense nationale... En haut, c'est le royaume des autorités multiformes et quasi ectoplasmiques.

Il n'aura pas fallu moins de huit mois et de nombreux allers-retours entre Paris et Perpignan pour monter ce meeting, chaque jour apportant son lot d'exigences de la part de l'autorité. Vous en doutez ? Alors quelques exemples, parmi tant d'autres, éclaireront mes propos.

Comment séparer les spectateurs du meeting de la zone réservée aux évolutions des avions, dont l'accès est sous ultra haute surveillance ? À Oshkosh, les Américains – peu réputés pour leur désinvolture en matière de sûreté – se contentent de lignes tracées au sol. En France, la réglementation sur les manifestations aériennes exige une haie de barrières métalliques. À Perpignan, ce n'est pas encore assez : la sûreté aéroportuaire exige une double haie. À cela il convient d'ajouter un cordon de « vigiles » pour surveiller. Mais, au fait, pour surveiller qui ? Eh bien, le dangereux public. Il faut, je cite, *« empêcher l'envahissement du terrain par le public grâce à un double rideau d'arrêt »*. Après le football, le hooliganisme aurait donc fait son apparition dans le milieu aéronautique ? Il faut donc en urgence trouver 800 mètres de barrières. Facile ! Quant au rôle de vigiles, il serait tenu par les bénévoles du club local, qui doivent être accrédités pour circuler entre les deux rangs de barrières ! En jargon sécuritaire, ça s'appelle un « badge rouge », et on l'obtient en déposant une demande écrite trois semaines à l'avance. Il s'ensuit pour chaque postulant une enquête de moralité diligentée par la gendarmerie des transports aériens, afin de vérifier que le bénévole dévoué membre de l'aéroclub n'est pas en réalité un dangereux terroriste. *« Passées les bornes, il n'y a plus de limites »*, disait le sapeur Camember.

Autre exemple concernant l'accueil du public menacé par l'insolation, les intempéries, les mouvements de panique et j'en passe. En plus des bouteilles d'eau minérale disponibles au niveau des postes de secours pour prévenir les risques de déshydratation, le public doit pouvoir accéder à des points de distribution d'eau fraîche, ce que le plan d'organisation de la FFA a dûment prévu. Ah ! mais ce n'est pas suffisamment précis ! Combien de robinets à chaque point de distribution ? quel type de robinets ? jet ou douchette ? y a-t-il des gobelets ? de quelle nature ? en quelle matière ? y a-t-il des poubelles pour recueillir ces gobelets ? Oui, des poubelles sont prévues, mais elles sont en plastique non transparent, elles ne conviennent pas... Revoyez votre plan, Madame FFA !

Et mille autres exemples...

La teuf aéronautique

Il aura donc fallu pas moins de huit mois et pas moins de huit déplacements sur place pour monter le meeting. Mais peut-être nous y sommes-nous mal pris ?

Comment n'y avons-nous pas pensé plus tôt ? Il suffisait de prendre exemple sur les organisateurs de teknivals, qui nous ont montré tout leur savoir-faire, que ce soit à Vannes ou Angoulême en 2006, et à Saint-Brieuc en 2007. Dans la mise en place du teknoz de Saint-Brieuc, il a suffi aux organisateurs de dire, 24 heures avant, *« on a décidé de faire la fête sur le terrain de Saint-Brieuc »*, pour que le préfet des Côtes-d'Armor

Le cliquet, vous le connaissez : c'est le sacro-saint « principe de précaution ». « *Mais, direz-vous, le principe de précaution, dans une activité qui est en recherche permanente de sécurité, qui doit composer avec la sûreté, c'est une préoccupation légitime ! Le principe de précaution, c'est rechercher ce qui est bon pour les pratiquants, pour les tiers, pour la population, pour l'environnement, pour la planète... On ne peut pas objectivement s'y opposer, ce serait incivique, voire irresponsable !* » Vous n'y êtes pas du tout...

Au nom du principe de précaution

Le principe de précaution, c'est le réflexe qui pousse chacun des rouages de la « machine à réglementer » à ne prendre aucune initiative ou décision qui pourrait lui être tant soit peu reprochée par l'autorité ectoplasmique pour une raison ou une autre. C'est en fait le refus de prendre ses responsabilités, ou même simplement de faire preuve de bon sens.

procède à la réquisition du terrain d'aviation et mette à leur disposition (aux frais de qui ??...) tout un dispositif sécuritaire (militaires, gendarmes, services sanitaires...) pour accueillir 30 000 ou 40 000 teufeurs dans des conditions optimales. J'ignore si les plans des organisateurs précisaient la taille des gobelets et la couleur des poubelles, j'ignore ce qu'il en était du double rang de barrières, j'ignore si chaque teufeur était muni d'un badge multicolore attestant ses accréditations, mais je pense que oui, sinon le préfet aurait interdit la

de sûreté

manifestation ! C'était sûrement la bonne méthode, car même quand la justice, à la demande de la FFA et du CNFAS, déclare illégale l'action préfectorale, le préfet passe outre... comme à Vannes l'an dernier. Un tel différentiel de considération est insultant pour notre fédération, pourtant reconnue d'utilité publique. Mais surtout terriblement pénalisant, handicapant pour notre aviation. Teufer oui, voler non !

Il faut en tirer les conséquences : la prochaine fois, mes amis, si nous nous donnions via Internet un rendez-vous secret avec un préavis de 12 heures sur un aérodrome pour faire la fête aéronautique ?

Le monde de l'aviation légère et sportive est plus que las de ce perpétuel amoncellement de textes réglementaires tous plus restrictifs les uns que les autres, dont l'efficacité est loin d'être prouvée, mais dont l'inefficience est avérée. Des coûts supplémentaires exorbitants, des contraintes de fonctionnement irréalistes ! Pour quel bénéfice ?

Mais ce qui nous inquiète par-dessus tout, c'est que la machine à réglementer est une machine infernale, sorte d'immense roue broyeuse qui avance inexorablement et qui jamais ne revient en arrière car, mes amis, il s'agit d'une roue à cliquet ! Avec notre Ubu-Kafka aéronautique, il est toujours possible de rajouter une couche de contraintes, mais jamais d'en retirer une. Et qu'importe si le pratiquant en meurt, la machine continue à tourner parce que c'est dans sa nature.

Pour bien me faire comprendre, quelques illustrations de cette situation. En Isère, mon ami Paul Bomel, au passé glorieux de pilote militaire en opérations, fouillé 7 fois au corps dans la même demi-journée parce qu'il a eu le tort de donner 7 leçons de pilotage. À Bergerac, le président de la fédé obligé de passer la douane pour un vol à destination de Castelsarrasin. À Perpignan, les pilotes de la Patrouille de France vertement interpellés par deux hommes aux vêtements noirs siglés « sûreté », parce que, lassés qu'ils étaient d'attendre depuis 40 minutes la voiture que nous ne pouvions leur envoyer (deux autres hommes en noir siglés « sûreté » nous l'avaient interdit), ils avaient entrepris d'aller de leurs avions à l'aéroclub à pied... Voilà la réalité quotidienne de notre aviation de loisir !

À Perpignan, il a fallu payer pour que des vigiles de nuit soient formés à la garde des avions. Si leurs chiens nous avaient mordus, au moins nous les avions payés pour cela. Ce qui est rassurant. Ubu ou Kafka, c'est selon.

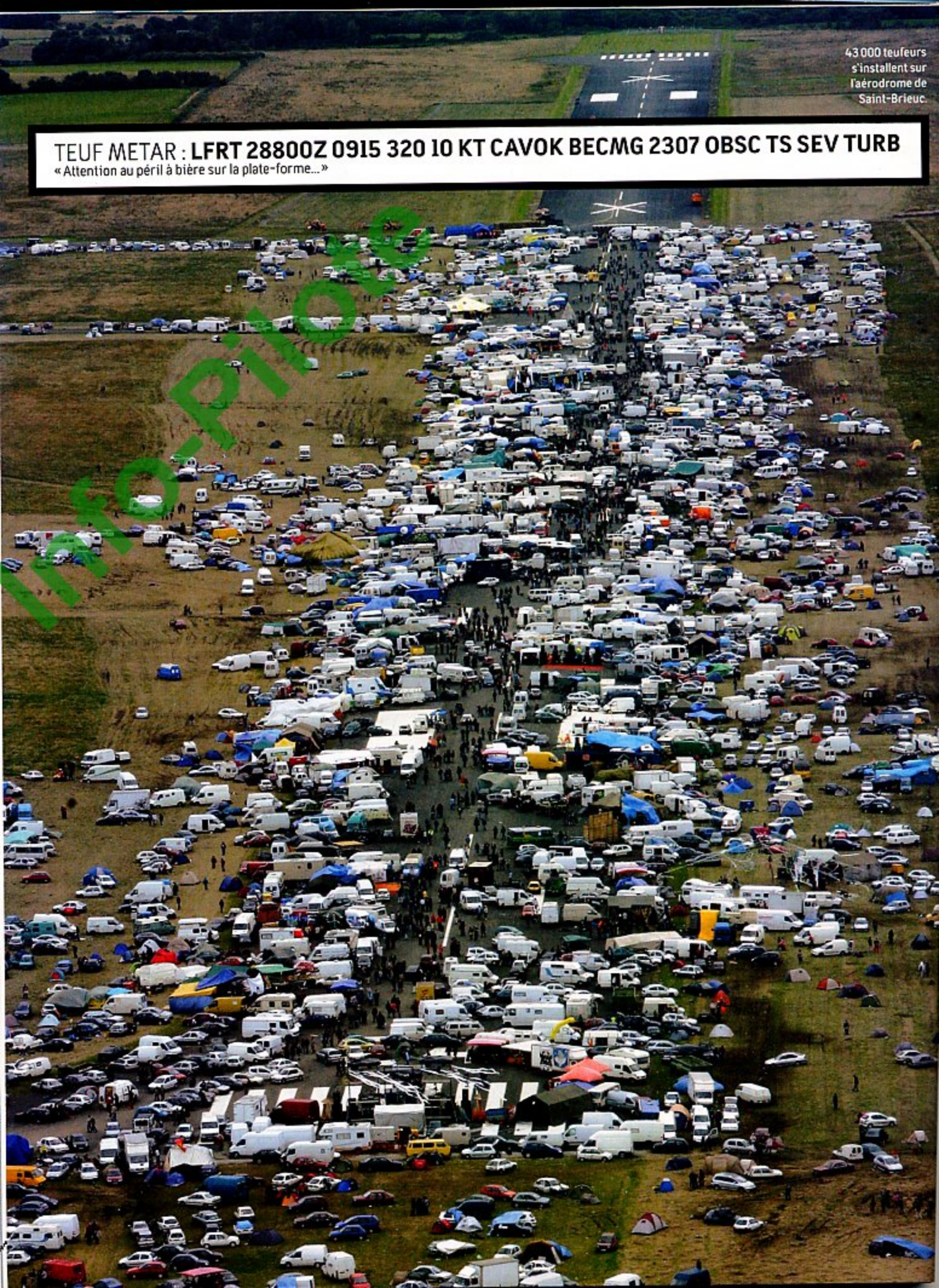
C'est cela, le principe de précaution de la « machine à réglementer ». Voilà pourquoi je pense que, dans ce mouvement du broyeur qui s'accélère, il se pourrait bien que le meeting de Perpignan ait été le dernier.

Malgré toutes les épreuves imposées par notre autorité ubuesque kafkaïenne, le meeting de Perpignan a pu avoir lieu grâce à la mobilisation des bénévoles de l'aéroclub du Roussillon et de quelques autres de la FFA, bénévoles ou permanents. Mobilisation grandiose, généreuse, efficace, mais pour combien de temps encore... C'est sans doute le défi le plus difficile à relever qui attend les jeunes concurrents du TAJP, futurs dirigeants et animateurs de nos clubs, futurs responsables de notre pays : terrasser Ubu devenu fou de sûreté.

BONS VOLS

FFA
Fédération Française Aéronautique

Info-Pilote



43 000 teufeurs s'installent sur l'aérodrome de Saint-Brieuc.

TEUF METAR : **LFRT 28800Z 0915 320 10 KT CAVOK BECMG 2307 OBSC TS SEV TURB**

« Attention au péril à bière sur la plate-forme... »

info-pilote

Saint-Brieuc passe le mur du son !

Nous sommes en juin 2007. Tous les aérodromes bretons sont menacés par le teknival... Tous ?... Presque ! Armés de lisier, d'irréductibles pilotes et élus tentent de résister à l'envahisseur teufeur et aux réquisitions de l'État. En vain. Le teknoz a eu lieu à LFRT, du 28 juin au 1er juillet.

Il y a un parallèle intéressant entre l'aviation légère et le teknoz qui s'est déroulé sur l'aéroport de Saint-Brieuc - Armor. Les licenciés de la Fédération française aéronautique et les teufeurs qui ont occupé la piste sont sensiblement aussi nombreux : environ 43 000.

Le problème est que pendant que certains planent d'autres voudraient voler. Les teufeurs ont dorénavant ceci en commun avec les aviateurs, c'est qu'il leur faut des pistes pour s'envoyer en l'air. Les 120 dB que crachent les enceintes des murs de son rivalisent avec un Boeing 747 au décollage, à ceci près que personne ne passe trois jours la tête dans un réacteur.

À Guiscriff, Jean Bouedec, président du syndicat qui gère l'aérodrome, propose une idée forte et symbolique pour empêcher la venue du teknival sur sa plate-forme : épandre du lisier sur la piste et ses abords.

LE TOUR DE BRETAGNE

Après la plate-forme de Vannes-Meucon en 2006, celle de Saint-Brieuc a passé le baptême du feu en 2007. Mais durant les dix jours précédant l'événement, la « patate chaude » avait circulé d'aérodrome en aérodrome.

Dans l'ordre chronologique, Saint-Brieuc est le premier site pressenti. Très vite, pourtant, une rumeur circule : le teknoz pourrait se tenir sur une autre plate-forme des Côtes-d'Armor, Dinan-Trélivan. Puis on annonce que ce serait à Guiscriff, dans le Morbihan. Jean Bouedec, président du syndicat qui gère l'aérodrome, réagit très vite. Ancien agriculteur, il contacte les syndicats agricoles de la FDSEA, qu'il connaît bien : ils décident d'épandre du lisier sur la piste et ses abords. Seulement, l'action envisagée est illégale et ils veulent être couverts par les élus locaux. Ces derniers, maires et conseillers généraux, franchissent le Rubicon comme un seul homme et pilotent eux-mêmes l'épandage, le lundi 25 juin...

Un parfum de revanche plane sur Guiscriff depuis que le lisier tapisse la piste. La règle établie en 2004 selon laquelle le teknival doit se tenir successivement dans les différents départements bretons n'est pas respectée. Le député UMP de la circonscription fait du lobbying à Paris pour rappeler notamment que c'est au tour de l'Ille-et-Vilaine d'accueillir la vague. Ne sentant plus très bien l'affaire, les organisateurs du teknoz se déroutent dès le mardi sur Saint-Sulpice-des-Landes, à 40 km au sud de Rennes, en Ille-et-Vilaine. Des travaux sont en cours pour y installer le futur centre départemental de vol à voile. Sous l'impulsion du maire, c'est aussitôt une levée de boucliers ou plutôt une procession de tonnes à lisier qui s'achemine en pleine nuit. Guy Grangeré, le président de l'aéroclub de Rennes (Acriv), a d'abord *« cru à un gag »* puis il a rappelé la dangerosité du lieu, due à une carrière désaffectée très proche.

On regarde alors vers la Mayenne et le terrain militaire d'Hardanges... mais le député Yannick Favennec menace de quitter l'UMP si la teuf se déroule sur son fief. Changement de cap, direction l'aérodrome de Redon - Bains-sur-Oust, où l'odeur de lisier s'est préventivement empressée de flotter dans l'air tandis que les agriculteurs retournaient les champs jouxtant la piste. Non loin de là, à Ploërmel-Loyat (Morbihan), *« on se méfiait »*, les accès ont été barrés et les tonnes à lisier sont en place, *« prêtes à cracher »*, annonce Yves Blandain, président du club basé. Les moyens de riposte lancés par Jean Bouedec sont bons puisqu'ils inspirent les uns et les autres et ont du succès auprès des médias. Presse, radios et télévisions couvrent largement le feuilleton et ses rebondissements. Depuis le 19 juin, date de la première désignation de l'aéroport de Saint-Brieuc, situé sur la commune de Trémuson, le cap a changé, la montre a tourné, et *Ouest-France* a enchaîné les titres : « Ce ne sera pas à Guiscriff ! », « Teknival dans les Côtes-d'Armor : le retour (?) et le recours », « Le teknival n'aura pas lieu à Hardanges », « Malgré Trémuson, vigilance à Redon ». →

DU TARMAC AU PARQUET

Le 28 juin, le Teuf Metar tombe : LFRT ! Le préfet a en effet déposé un arrêté de réquisition pour l'aéroport de Saint-Brieuc. On s'active aussitôt sur la plate-forme car les teufeurs sont déjà en courte finale pour la 06-24. Des techniciens démontent la signalisation des pistes et mettent à l'abri tout ce qu'ils peuvent. Le jour même, le conseil général, propriétaire du terrain, saisit le tribunal administratif en référé (procédure d'urgence). Vive réaction également de la part de la FFA et du CNFAS qui a saisi avec succès les tribunaux et demande une rencontre avec la ministre de l'Intérieur.

Samedi matin, le tribunal administratif de Rennes suspend la réquisition du terrain de Saint-Brieuc par le préfet. Mais la teuf bat son plein, elle a commencé la veille, comme prévu. Les journaux du lundi titrent « 43 000 teufeurs sans incident majeur au teknival ». Ils relèvent tout de même que 516 personnes ont été admises durant le week-end dans un des deux postes de secours du site, et 14 hospitalisées. Côté infrastructures, des feux de palettes ayant creusé des trous dans la piste, la DDE dû effectuer des réparations. Des jeunes en réinsertion ont nettoyé le site après le départ des teknivaliers. *« Un véritable champ de bataille, des odeurs d'urine partout, et des tonnes de déchets »*, raconte un pompier.

L'ÉTAT HORS LA LOI ?

En ce qui concerne les rassemblements massifs d'*« adeptes de la musique techno [...], les pouvoirs publics ont décidé, en 2002, de mobiliser les moyens nécessaires à la sécurité de ces manifestations et de favoriser la recherche de terrains permettant leur déroulement dans les conditions les moins mauvaises possibles »*, rappelait un communiqué du ministère de l'Intérieur le jour même où commençait le teknival de Vannes, l'an dernier.

L'intention est louable. Ce qui l'est moins, c'est que les préfets, à Saint-Brieuc comme à Vannes, ont passé outre les décisions des juges des référés. Le commissaire du gouvernement Terry Olson soulignait en janvier 2007, devant le Conseil d'État, que cela allait à l'encontre de la séparation des pouvoirs voulue par l'article 16 de la Déclaration de 1789.

Concrètement, comment devrait se préparer une rave ? Ses organisateurs doivent, selon la loi 95-73 du 21 janvier 1995 (art. 23-1), souscrire une déclaration préalable auprès du préfet, déclaration décrivant les mesures prises pour garantir la sécurité, la salubrité, l'hygiène et la tranquillité publiques. Cette déclaration doit être faite au moins un mois avant la date prévue pour le rassemblement, auquel le préfet peut s'opposer au plus tard huit jours avant cette même date. S'il l'estime nécessaire, le préfet peut aussi organiser une concertation avec les organisateurs afin, notamment, de rechercher un site plus approprié.

L'anti-rave : la tonne à lisier !

Lors des deux derniers teknivals bretons, les préfets semblent être allés au-delà de cette simple mission de concertation : *« L'un des aspects les plus surréalistes*, poursuivait Terry Olson, commentant l'affaire de Vannes, *est qu'il apparait aussi que les autorités de l'État [...] ont plus ou moins ouvertement piloté l'organisation du teknival. »* Au lendemain de la teuf de Trémuson, Michel Toutous, président de l'AC Saint-Brieuc, résume les choses ainsi : *« J'ai bien peur que le marronnier nous revienne dans quelque temps... La FFA nous soutient, mais sera-ce suffisant car on m'a signifié à mots couverts que les ordres venaient de très haut. »*

De Trémuson à Trémuson, le teknoz a donc fait son Tro-Breizh (ce tour de Bretagne traditionnel s'effectue en un mois, les errances de la rave ont duré moins longtemps). *« Mais ce qui est étrange*, observe un membre de l'AC, *c'est que pendant que le faux lièvre courait en Bretagne, l'hôpital de Saint-Brieuc doublait ses effectifs, les barrières étaient là et les panneaux de signalisation routière étaient déjà prêts à êtres posés. »* Ce qui fait dire à certains que les déroutements successifs du teknoz n'étaient qu'une manœuvre de diversion. *« Pas du tout*, proteste Serge Legendre, maire de Saint-Sulpice, qui a vu débarquer différentes administrations dans sa commune. *Ce n'était pas du cinéma ! »*

Grâce à une potion magique fort odorante, d'irréductibles Gaulois ont mis leurs villages à l'abri. Leurs aérodromes et les activités basées y auront perdu au total quelques journées d'exploitation, qui ne seront pas indemnisées. Quant à l'État, le teknoz lui coûterait entre 800 000 et 2 millions d'euros. Par Tout-ATIS, voilà une somme Horsdeprix ! Un teknival, c'est tout le contraire d'une *free party*...

LE CIEL EST TOMBÉ SUR LA TÊTE DES BRETONS

Une semaine plus tard, la Bretagne était la scène d'autres coups de théâtre. L'aérodrome de Morlaix a été investi par des gens du voyage les 8 et 9 juillet, ce qui a bloqué au sol l'un des appareils de Brit Air et a obligé le Morane Paris d'Armor Aéro Passion à prolonger son séjour à Guiscriff (il était allé y offrir des baptêmes de l'air). Ce même 8 juillet, l'aérodrome de La Baule a été occupé pour la 18e fois par des nomades, le temps que ceux-ci repartent vers un lieu plus adéquat. Enfin, du 6 au 8 juillet, la piste de Trélivan, qui avait échappé à la rave, a servi de parking au festival rock de Bobital et à ses 150 000 spectateurs. Pas de dégâts à signaler.

Pour l'année prochaine, beaucoup suggèrent d'organiser le teknival breton sur un terrain militaire. *« Mais ces terrains n'ont pas vocation à accueillir les teufeurs »*, arguent les autorités compétentes. Pas plus que les aérodromes, d'ailleurs. Non ? ●

info-Pilote