
note de présentation

ministère
de l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer



direction
générale
de l'Aviation
civile

service
de la Formation
aéronautique
et du Contrôle
technique

division
Réglementation

bureau des Études de
recherche et du Retour
d'expérience

Paris, le 09 février 2004

objet : Etude « Icare enchaîné ou l'insécurité réglementaire », Une socio-anthropologie de la « petite aviation ». 1ère année

référence :

affaire suivie par : Stéphane DEHARVENGT
Chargé d'Affaires Facteurs Humains

Le SFACT s'est engagé dans une démarche visant à mieux rendre compte de la perception de l'administration et des orientations réglementaires dans le milieu de l'aviation générale, limitée aux pilotes d'avions mono-moteurs évoluant dans le cadre d'un aéroclub.

Il s'agit, par une approche scientifique de type socio-anthropologique, d'identifier les problématiques et leurs évolutions. L'étude doit rendre compte de la réalité de l'activité telle qu'elle est vécue dans les aéroclubs et à la DGAC, à savoir dans l'exercice de l'activité de pilotage de loisir et dans l'activité professionnelle des agents de la DGAC et de ses représentants sur le terrain.

Il ne s'agit donc pas d'opposer ces deux vécus, mais d'éclairer les décisions et les opinions à la lumière des connaissances en sciences sociales.

Ainsi, le rapport ci-après fait état des observations et des entretiens menés par l'équipe de recherche uniquement sur le terrain des aéroclubs. Il ne renvoie donc qu'à un des aspects de la problématique de recherche qui se poursuivra l'année suivante pour ce qui concerne la perception des agents de l'administration à propos des évolutions en cours et de la manière dont ils y contribuent. Il faudra donc attendre une future synthèse pour disposer d'une vision globale de l'activité dans le monde de l'aviation générale.

A noter qu'il ne s'agit pas dans cette initiative de chercher des solutions immédiates aux problèmes perçus par les uns ou les autres. Cependant, ce travail d'explicitation permettra à l'ensemble des acteurs de comprendre et d'être sensibilisé aux contraintes des autres et ainsi favoriser une recherche de solutions adaptées aux besoins de l'aviation générale.

50, rue Henry-
Farman
75720 Paris
cedex 15

téléphone :
33(0)1 58 09 46 87
télécopie :
33(0)1 58 09 45 13
mél :
stephane.deharvengt
@aviation-civile.gouv.fr

Copie à :
PJ :

« Icare enchaîné ou l'insécurité réglementaire »

Une socio-anthropologie de la « petite aviation »

RAPPORT FINAL

CETCOPRA/Université de PARIS 1

Par Gérard DUBEY (avec la participation de S. POIROT-DELPECH)

Octobre 2003

SOMMAIRE

AVERTISSEMENT	1
SYNTHESE	3
PREMIERE PARTIE : DES HOMMES DE « PLEIN VENT »	6
1. L'aéroclub dans l'Histoire	6
1.1. De l'histoire de l'aéroclub à celle de l'aviation : retour aux sources	5
1.2. L'aviation privée et le modèle automobile	10
1.3. L'utopie de l'aviation pour tous : un monde libre pour des hommes libres	12
1.4. L'aviation privée de 1945 à nos jours : la crise des années soixante-dix et le développement du MST aéronautique	16
2. « Le prix des choses sans prix » ou l'esprit de l'aviation amateur	19
2.1. Une histoire à visage humain : des personnalités, des machines et des lieux. Le cas de l'aéroclub	20
2.2. Un monde symboliquement riche et hétérogène : plaisir, don, commensalité, prestige et transmission	27
2.3. De l'esprit de liberté à « l'esprit de clocher » : l'unité introuvable	31
2.3. L'aéroclub comme creuset de l'innovation technique et de l'esprit de sécurité : le cas de la construction amateur.....	32

DEUXIEME PARTIE : DANS LES MAILLES DU MACRO-SYSTEME TECHNIQUE OU DE L'INSECURITE REGLEMENTAIRE	36
1. La réglementation à contre-sens : errances et incohérences	37
1.1. « Montrez-moi les papiers » : l'artisanat face au processus industriel	37
1.2. Une réglementation inadaptée aux usages et aux pratiques : les petits clubs dans la tourmente	39
1.3. Les inconvénients sans les avantages : restrictions, zones réglementées et appropriation de l'espace aérien.....	43
1.4. La disparition des médiations : bureaux de pistes, météo, « Véritas ».....	45
1.5. La légitimité de la réglementation à l'épreuve du processus de mise en conformité ou « l'insécurité réglementaire »	47
2. De l'espace artificiel du Macro-Système-Technique aéronautique au risque sécuritaire	51
2.1. Croissance du MST, fiabilité et déresponsabilisation.....	51
2.2. Banalisation et comportements consuméristes	53
2.3. Le renforcement des procédures IFR et l'oubli du réel : quels pilotes pour demain ?	56
2.4. L'actuel, le probable et le possible : les réponses de la petite aviation	59
3. Conclusion : Vers une aviation sans l'homme ? Les sens de la réglementation	60

Avertissement

Les résultats présentés dans ce rapport ont été obtenus sur la base d'observations *in situ* et d'entretiens réalisés sur un échantillon d'aéroclubs (de petite et de grande taille, en province et en Région parisienne). La démarche socio-anthropologique et qualitative adoptée dans le cadre de cette recherche n'a pas l'ambition ni l'intention de déboucher sur un état des lieux exhaustif de la situation de l'aéroclub en France. Il s'agit avant tout d'apporter un éclairage nouveau et extérieur à l'institution sur la crise qui l'affecte. Puisse ce travail contribuer tant soit peu à l'amélioration des relations entre les usagers de l'espace aérien et les instances chargées d'en régler l'accès. Cela passe par une connaissance approfondie et une compréhension mutuelle des représentations et des pratiques des uns et des autres. Ce premier volet porte sur les usagers, leurs pratiques, le sens qu'ils leur donnent, les représentations qu'ils se font des instances réglementaires. Il ne s'agit ni d'une opération de « communication » ni d'une tentative de substituer la parole de « l'expert » à celle des usagers. C'est la raison pour laquelle nous avons résolument choisi de conserver au maximum la parole de ces derniers sous la forme d'extraits d'entretiens. L'expression semblera donc à certains moments un peu rugueuse, mais c'est le prix de notre attachement à la parole d'autrui.

Parce qu'elles sont chargées de significations implicites et se présentent le plus souvent sous la forme de manières de faire et de manières de dire, d'évidences ou de choses qui "vont de soi", les réalités sociales ne sont pas contenues telles quelles dans le discours qui les verbalise et les formalise. On retrouve parfois leur trace au détour d'une expression ou d'une formule d'apparence anodine, d'une anecdote, d'une posture ou d'un mouvement du corps. Elles ne se laissent en réalité attraper et enfermer par rien. Elles se découvrent d'elles-mêmes à l'observateur qui sait faire preuve de patience et écouter les corps aussi bien que les mots. L'observation participante et l'entretien^{*} sont donc les deux outils privilégiés de l'anthropologue.

* Les extraits d'entretien figurent dans le texte en italique.

A nos yeux, les chemins détournés qu'empruntent les hommes pour légitimer ce qu'ils font et expliquer pourquoi ils le font en diront toujours beaucoup plus long sur leurs pratiques effectives qu'un long descriptif détaillé et objectif de ces mêmes pratiques. Mais il faut du temps pour les suivre. L'immersion que nous pratiquons sur le terrain, parce qu'elle s'inscrit dans la durée, permet à l'observateur d'éprouver par lui-même et donc d'identifier plus facilement certains de ces éléments enfouis ou invisibles qui conditionnent fortement la relation de l'homme à son travail.

Il s'agit toujours de comprendre un fait social de l'intérieur en prenant des distances par rapport à son propre système de valeurs, sa propre vision du monde ou de la technique par exemple. Le regard du sociologue est un regard 'candide' et c'est cette candeur qui lui permet en retour de montrer aux acteurs concernés des réalités sur leur travail qu'ils ne soupçonnent même pas à force d'habitude.

SYNTHÈSE

« Où sont passés les gosses qui collaient leur nez au grillage pour voir décoller les avions ? ». Ce constat un peu désabusé illustre bien l'inquiétude largement partagée sur l'avenir de la « petite aviation ». Quelque chose s'est passé qui concerne sans doute l'aviation en général. On peut d'ailleurs s'étonner que la commémoration de son centenaire ait suscité aussi peu d'enthousiasme. Il n'y a pas si longtemps, puisqu'il s'agit encore d'histoire contemporaine, les foules se bousculaient au Bourget pour accueillir C.Linbergh... L'avion et le vol ne font-ils plus rêver ? La banalisation du voyage en avion, la multiplication des offres de loisirs sportifs, la recherche de sensations toujours plus fortes, le développement des comportements consuméristes ont-ils mis fin à l'enchantement ? Ce phénomène de société est en tout cas l'un des facteurs que nous évoquons pour expliquer la crise qui affecte en profondeur la petite aviation.

La sur-réglementation arrive cependant en tête des causes invoquées par les acteurs pour expliquer la situation actuelle. Les nouvelles réglementations, trop nombreuses, trop complexes, trop abstraites entravent littéralement la liberté individuelle de voler qui constitue la raison d'être de l'aviation de loisir. Les restrictions supplémentaires qui affectent l'espace aérien depuis le 11 septembre apparaissent dans ce contexte comme la « goutte d'eau » en trop. Le sentiment général est qu'en appliquant des normes valables dans le monde professionnel au monde de l'aviation amateur l'administration ouvre « le parapluie en grand » et cela au détriment, voire au mépris, de l'hétérogénéité du monde aéronautique (en particulier des usagers que sont les petits aéroclubs qui ne sont pas en mesure de s'adapter à ce changement d'échelle). Cette « indifférence » est souvent perçue comme une volonté ou une intention de nuire. La liberté est sacrifiée sur l'autel de la politique sécuritaire et l'extension des domaines contrôlés. Il s'agit moins en fait, ainsi qu'une lecture superficielle pourrait le laisser croire, d'opposer comme deux réalités antagonistes et quasiment incompatibles la liberté de voler à la règle, que de pointer du doigt une réglementation souvent ambiguë sinon incohérente, le décalage croissant entre, d'une part les instances chargées d'édicter les règlements, et d'autre part les usages et les pratiques réelles. Ce qui semble donc être visé n'est pas la règle en soi, son utilité, mais son inadaptation, sa perte de légitimité et de sens. Le processus d'industrialisation de l'aéronautique et la normalisation qui l'accompagne apparaissent comme des éléments clé de ce décrochage. Le transfert du modèle de l'aviation professionnelle et commerciale à la « petite

aviation » dont le mode de fonctionnement et les valeurs ressortissent encore de l'activité artisanale¹ fait figure d'obstacle majeur. Non seulement ce modèle ne répond pas aux besoins réels de la petite aviation, mais il met en péril son essence même ce qui suffit à expliquer son rejet. L'action de l'administration en charge de la réglementation ne semble plus remplir le rôle qu'on attend d'elle, celui qui consiste à coordonner les différents usages et usagers de l'espace aérien en toute équité. Son action est le plus souvent perçue comme une tentative d'homogénéisation des pratiques ou comme un processus conduisant à valider l'appropriation de l'espace par une catégorie d'usagers aux dépens de toutes les autres.

Nous parlerons « d'insécurité réglementaire » pour traduire la situation dans laquelle la réglementation, par inadéquation avec les valeurs et les usages qui structurent le milieu auquel elle s'applique, devient potentiellement source d'insécurité et contre-productive.² La dépendance à l'égard de systèmes bureaucratiques et techniques de plus en plus complexes finit par affaiblir les potentialités propres des individus et de la société à garantir la sécurité, ne serait-ce qu'en accentuant les phénomènes de délégation et de déresponsabilisation.

Une dernière signification, plus globale, vient s'ajouter aux deux précédentes. Ce troisième niveau d'interprétation recourt à la notion de Macro-Système-Technique et permet d'aller aux sources de la crise actuelle. Pour beaucoup, les années soixante-dix constituent un tournant dans l'histoire de la petite aviation. Elles marquent en effet le début du désengagement progressif de l'Etat, la suppression d'une partie des subventions et des aides accordées jusque là. C'est de cette période que semble remonter l'opposition entre les intérêts de la petite aviation et ceux de l'aviation professionnelle (intérêts qui convergeaient la première étant plus ou moins considérée comme le creuset de la seconde, le véritable vivier des pilotes professionnels). Or cette période coïncide également avec le développement du vol IFR et l'équipement des petits avions en équipements de radio-navigation. Ce fait loin d'être anodin puisqu'il signale le début de l'intégration de la petite aviation au Macro-Système-Technique aéronautique, c'est-à-dire à l'infrastructure qui aboutit au contrôle de l'espace aérien et des flux. « L'oiseau mécanique » prend le pas sur « Icare »³ et le vol contrôlé s'impose peu à peu comme le seul mode

¹ C'est la raison pour laquelle nous préférons parler de « petite aviation » (très souvent employé par les adhérents eux-mêmes) plutôt que d'aviation amateur ou de loisir.

² J'emprunte ce concept au philosophe I. Illich. Voir en particulier *Némésis médicale*, Paris, Seuil, 1975.

³ Cette métaphore a été utilisée par les chercheurs du CETCOPRA pour rendre compte de la complexité du monde aéronautique et de ses évolutions. Cf. Gras A, Moricot C, Poirot-Delpech S, Scardigli, *Le pilote, le contrôleur et l'automate*, Editions de l'Iris, Paris, 1989.

d'appropriation de l'espace aérien. Un principe d'exclusion est à l'œuvre qui correspond au mode de croissance propre des Macro-Systèmes-Techniques tels que les a décrits et analysés A.Gras⁴. La notion de MST permet de mieux saisir le sens de la menace qui pèse sur le vol « libre » ou VFR au-delà du sentiment diffus que peuvent en avoir ses adeptes. Poussé dans ses retranchements, le vol VFR n'a d'autre alternative que d'entrer dans le modèle unique représenté par le MST (ce qui revient à disparaître) ou se développer dans les marges laissées par celui-ci, en se rendant invisible et en jouant de ses vides. Ces issues possibles semblent inacceptables aussi bien l'une que l'autre dans la mesure où elles représentent toutes deux un danger sur le plan de la sécurité. L'une conduit à éloigner le système et ses usagers de la réalité du vol en nourrissant l'illusion d'un contrôle total, l'autre peut déboucher sur des comportements transgressifs qui mettent en cause la sécurité de l'ensemble.

Il conviendra donc de repenser de toute urgence l'articulation et les relations entre VFR et IFR, vol libre et vol contrôlé, petite aviation et aviation commerciale. La recherche de nouvelles médiations ou la restauration d'anciennes apparaît déjà comme une solution possible et peu onéreuse. Notre conclusion rejoint la première partie consacrée à l'histoire de l'aéroclub et au type d'échanges qui s'y perpétuent. Bien qu'éloignée des canons productivistes de l'aviation commerciale et des grands systèmes techniques, la petite aviation demeure le creuset de l'apprentissage des règles de base de la sécurité aérienne, du sens donc de la légitimité des règles à l'échelle de l'individu. Très loin de l'archaïsme dans lequel on cherche à la cantonner, cette aviation artisanale reste potentiellement le lieu d'un apprentissage social (de la vie sociale, du partage et du don de soi) sans lequel la sécurité ne peut qu'être théorique. Il faut ici bien distinguer la sécurité sur le papier ou à la lettre de « l'esprit de sécurité » et du sentiment de responsabilité vis-à-vis d'autrui dans lequel celui-ci s'enracine (et qui est social de part en part). D'une certaine manière (à condition de ne pas être marginalisée), elle détient une partie de la réponse au problème de la dérive **des grands** systèmes, au processus de déréalisation qui la caractérise (donc aussi de certains risques qui pèsent sur l'aviation professionnelle, en particulier pour ce qui concerne la **formation**). Certains éléments du passé, inexploités, constituent parfois une chance pour l'avenir. C'est en tout cas le message délivré au terme de ce travail.

⁴ A.Gras, *Les Macro-Systèmes-Techniques*, « Que-sais-je ? », PUF, Paris, 1995.

PREMIÈRE PARTIE : DES HOMMES DE « PLEIN VENT »

1. L'aéroclub dans l'histoire.

1.1. De l'histoire de l'aéroclub à celle de l'aviation : retour aux sources

17 octobre 2002, aéroclub UPCF de Meaux-Esbly. J'entre, accompagné de mes deux hôtes, dans le vaste hangar situé de l'autre côté de la piste en herbe et du bureau du club. A droite en entrant, le bar de l'aéroclub. Un comptoir, une vaste salle aux murs couverts de reliques (fanions, emblèmes du club, vieilles photos noir et blanc) plongent aussitôt le visiteur dans l'histoire et la culture aéronautique. Ce bar ressemble étrangement aux bars d'escadron que j'ai pu visité dans le cadre de mes recherches sur la chasse. Au fond, sur le mur de droite, une photo de groupe, la charte du club fondé en 1922, les noms de Clostermann et de Doret, membres fondateurs. Un peu plus loin, une pièce fermée à clé qui contient –me dit-on avec un brun de respect dans la voix- les archives du club réunies par les anciens. « Les jeunes ne savent plus rien de tout ça, seuls quelques anciens cultivent cette mémoire –ajoute l'un de mes accompagnateurs comme pour s'excuser du côté un peu désuet et nostalgique du décor ». Il n'empêche, l'histoire est là, inscrite dans les objets qui tapissent les murs de cette grande salle déserte, à l'air abandonné mais où sont encore organisés les grands rassemblements et fêtés les évènements marquants de la vie du club. Histoire bien vivante donc.

Même impression en arrivant à Malzeville, où semble s'être repliée toute la mémoire de l'aéroclub de l'Est, c'est le monument érigé à la mémoire de R.Meunsch, pilote nancéen, pionnier oublié de l'aviation, perdu au dessus du golf persique en 1938 après avoir effectué (entre autre) la première liaison Paris-Tokyo. La stèle qui avait été dressée avant guerre, détruite par les allemands et dont les restes avaient été dissimulés dans le hangar en dur de la plate-forme, a été rebâtie en 1996 à l'initiative de René Ruinet, un ancien du club. Ce dernier se tuera à bord de son planeur peu de temps après, à quelques encablures de là et il est symboliquement très fort de voir son nom figurer sur la stèle aux côtés de l'illustre pionnier. Histoire récente et ancienne, passé et présent se rejoignent dans un même souci de mémoire et d'ancrage dans la réalité locale.

Retour à Meaux. Nous passons dans le hangar dont les immenses portes à glissière sont à demi ouvertes. Un mécanicien (le mécano du club) est affairé sur le train d'un Cessna. En ce milieu de semaine les avions sont presque tous là, rangés en quinconce. Tout au fond, une drôle de carcasse, un fuselage, sans ailes, sans moteur, posé sur des cales. Il s'agit d'un vieux Piper, racheté par le club et en phase de restauration. On me le présente. Je tapote machinalement avec mes doigts sur la toile tendue qui recouvre la structure métallique. Un son mat et profond en sort. Je ne peux m'empêcher de le comparer à celui d'un tambour. Cette remarque triviale suscite aussitôt ce commentaire de mon hôte : « tu as raison, rien à voir avec les avions en métal. Ça vibre comme un tambour, ça vit » et mon hôte de tapoter à son tour, machinalement, comme on tapote l'encolure d'un cheval en signe d'affection. Cette référence implicite à la vie m'entraîne irrésistiblement aux origines même de l'aviation, au rêve d'Icare. Au commencement était le vol de l'oiseau, l'oiseau de bois et de toile tendue comme la peau sur des os, Lilienthal et les autres.

L'imaginaire est une bonne introduction aux faits. La coloration émotionnelle qui est sa marque n'ôte rien à leur objectivité, au contraire, elle l'éclaire en lui donnant un sens. Le monde de l'aéroclub est indéchiffrable sans cette référence aux origines. Et ces origines se confondent – comme nous allons le voir maintenant de manière plus factuelle- avec celles de l'aviation en général.

C'est en 1898 lors d'un dîner organisé au domicile parisien d'Ernest Archdeacon (1863-1950) et auquel participaient René Bourreau, de la Valette, De Dion, Aimé et Ducasse que fut décidé de créer une société d'encouragement pour l'aéronautique. Ainsi fut fondé l'Aéroclub de France qui installa temporairement son siège social chez son président fondateur, le marquis Albert de Dion, avant de s'installer 48 rue du Colisée. Une autre société d'aéronautes existait déjà, « l'Aérostic-club » dont les principaux membres étaient Georges de Castillon de Saint-Victor, de La Vaulx, Jacques Faure et Arnold de Contades, tous élèves de Maurice Mallet, promoteur de la renaissance sportive de l'aéronautique. L'Aérostic-club fusionna aussitôt avec l'Aéroclub de France rassemblant d'un coup tout ce que la France comptait de pilotes de

« sphériques » et « d'ascensionnistes ».⁵ La première assemblée générale eut lieu le 28 janvier 1899.

L'aéronautique alors balbutiante était déjà en crise, par manque endémique de capitaux mais surtout de débouchés et d'utilité sociale. La grande question était de savoir quoi faire d'une invention qui ne venait se greffer sur aucun usage antérieur, sur aucune tradition ni pratique existante. Les aristocrates et les « capitalistes d'aventure »⁶ qui se rassemblèrent pour fonder l'Aéroclub de France furent le moteur d'une renaissance et d'une première forme de structuration d'un domaine encore en friche, sans avenir bien défini et pour cette raison susceptible de périlcliter à tout moment⁷. Des prix et des concours sont créés pour promouvoir l'usage du dirigeable, sensibiliser les masses aux activités aéronautiques, relancer l'enthousiasme par des records et des exploits. Le premier prix, et sans doute le plus fameux, est ainsi fondé en 1900 par l'industriel Deutsch de la Meurthe. La dotation est de 100.000 francs. Il s'agit de doubler la Tour Eiffel et de revenir au parc de l'Aéroclub situé sur les côtes de Saint-Cloud en moins d'une demi-heure. Le pilote brésilien Santos-Dumont -lui-même membre du club- réalise cet exploit en 1901. Sa popularité est immédiate.

Mais à côté de ces exploits et à l'occasion des quinze concours qu'il organise, l'Aéroclub comprend dès 1900 la nécessité de réglementer la pratique du ballon libre. C'est la première trace d'une charte sportive et de la mise en place d'un pouvoir sportif aérien. En 1901 l'Aéroclub de France crée le premier permis de conduire aérien (le Brevet de Pilote en Ballon Libre). En 1905 il suscite la création à Paris de la Fédération Aéronautique Internationale qui servira de base à la constitution d'une instance internationale de réglementation. Un poste de secours, qui signale une première prise de cosy-corner de l'enjeu que représente la sécurité est créé sous son égide sur le terrain d'Issy-les-Moulineaux et en 1906 (l'année où l'association est

⁵ Archives du Centre de documentation du Musée de l'Air du Bourget.

⁶ La formule est d'E.Chadeau.

⁷ L'Aéroclub de France peut être considéré comme la matrice de tous les aéroclubs qui se créeront ultérieurement. La couverture du territoire procède par « essaimage » à partir de cette structure unique par le biais de structures régionales (aéroclubs de l'Est, du Rhône...): « L'aéroclub de l'Est est une entité qui existe depuis le mois d'août 1909. C'est un des plus anciens de France. L'aéroclub de France créé en 1897 délèguait aux aéroclubs ce qu'il appelait une sphère d'influence et l'Aéroclub de l'Est avait comme sphère d'influence la Meuse, la Moselle, les Vosges...Et donc il était chargé de faire « la propagande » sur tout le territoire. Pour créer un aéroclub il fallait l'autorisation de l'Aéroclub de France et l'aéroclub de l'est créait des sous sections de l'aéroclub de France. Il avait pouvoir donc sur tous les autres. Lunéville a par exemple été créé comme sous section de l'aéroclub de l'est. Il y a eu aussi l'aéroclub d'Auvergne qui a joué un rôle très important en 1928, il y a eu le Rhône. Nous, aéroclub de l'Est, on a gardé ce nom tout le nom. Notre insigne qui représente les couleurs de la lorraine, c'est l'écusson de la Lorraine, cet écusson qui a aussi existé, sur une escadrille SPA de la guerre de 14, donc il y a un côté historique très profond ».

reconnue d'utilité publique) sont contrôlés et homologués les premiers records d'aviation (le grand prix de l'Aéroclub de France remporté une fois encore par le brésilien Santos-Dumont).⁸ Il faut encore noter que l'Aéroclub de France crée le brevet de pilote et assurera sa délivrance pour tous les types d'appareil jusqu'en 1972. Loin donc d'avoir été un obstacle aux progrès de la réglementation l'aéroclub en fut le creuset.

Le rôle joué par l'AéC.F pour le développement et la promotion du plus lourd que l'air fut tout aussi important. « L'engin nouveau » - écrit l'historien E.Chadeau - ne possède aucun des avantages de l'automobile. On ne peut pas le garer devant chez soi, il nécessite des soins quotidiens et répétés, et mis à part le fait qu'il permet -mais le ballon et le dirigeable aussi- de voir le monde d'en haut, qu'apporte-t-il à l'humanité, sinon une satisfaction scientifique, technique et esthétique ? Faire de l'aéroplane risque donc fort de se ranger parmi les activités de pur loisir, et, qui plus est, de loisir dangereux, marquées par la beauté de l'inutile, comme la régata -au près ou au large- ou l'alpinisme. Il a la gratuité d'un accessoire sportif permettant aux hommes d'échanger des biens symboliques (...) L'aéroplane, à peine né, risque donc d'être une simple curiosité, un de ces objets mal finalisés, sinon par le plaisir qu'on retire de leur possession, de leur usage occasionnel, et plus encore de leurs exhibitions, qui, au cours du XXème siècle, ont proliféré sous l'appellation générique de gadget. Mais ce gadget coûte extrêmement cher. Les pilotes d'essai associés à G.Voisin dès 1907, Farman et Delagrance, n'ont-ils pas payé leur appareil 30000 francs or, cinq fois le traitement annuel d'un professeur de lycée... »⁹.

C'est dans ce contexte qu'est organisée au sein de l'AéC.F une sous-commission intitulée « expériences d'aviation ». Présidée par E.Archdeacon, Trésorier de l'association, elle a pour secrétaire le capitaine Ferber. En fait sans l'impulsion de capitalistes d'aventure tels que Ernest Archédéon ou Henry Deutsch de la Meurthe, tous membres d'honneurs et fondateurs de L'Aéroclub de France, l'industrie aéronautique serait restée balbutiante. Le premier, riche parisien issu d'une lignée d'agents de change, fut le mécène de Gabriel Voisin qu'il rencontra en 1904. Il sera son unique pourvoyeur de commandes jusqu'en 1911. C'est encore plus flagrant dans le cas de Henry Deutsch de la Meurthe (1846-1919) dont on vient de dire le rôle

⁸ Ce sont des commissaires de l'Aéroclub de France qui contrôleront le record établi par Concorde sur Paris-New-York et Paris-Washington en 1978.

⁹ Chadeau E, *Le rêve et la puissance. L'avion et son siècle*, Paris, Fayard, 1996, p.43.

qu'il joua pour ce qui concerne le dirigeable. Ingénieur civil des Mines, riche négociant et magnat du raffinage de pétrole, il finance aussi l'aviation en créant avec Archedeacon le prix « du premier kilomètre » dont l'originale sera remportée par H.Farman. En 1908 il fonde la société anonyme Astra dont la fonction est d'être « une pouponnière » de projets d'avions et de dirigeables. Il soutient le jeune constructeur Edouard Nieuport et relance sa marque après le décès de ce dernier en 1911. Au total, l'entrepreneur dépensera plus de trois millions dans la promotion des aéroplanes.

Les mêmes hommes sont donc à l'origine de la structure associative qu'est l'aéroclub et de l'essor de l'aviation. Si leurs noms sont pour la plupart aujourd'hui inconnus de ceux qui fréquentent les aéroclubs et pratiquent l'aviation dite amateur, il n'est pas certain en revanche que la philosophie qui les animait ait elle aussi entièrement disparu. Ce n'est qu'une hypothèse, mais n'y a-t-il pas derrière les pratiques sociales de ceux qui font aujourd'hui vivre les aéroclubs de France et de Navarre quelque chose de l'esprit qui animait les fondateurs, quelque chose de cette « gratuité d'un accessoire sportif permettant aux hommes d'échanger des biens symboliques » selon la formule d'E.Chadeau déjà citée ?

1.2. L'aviation privée et le modèle automobile

L'habitude a été prise d'opposer les modèles routier et aéronautique au point que toute comparaison paraisse même à certains incongrue. L'automobile, règne de l'anarchie et de l'amateurisme se distinguerait presque par nature de l'aviation, règne de la régulation et de la réglementation, du professionnalisme et du sérieux. C'est faire peu cas de l'histoire de l'institution aéronautique dont l'aéroclub garde aujourd'hui en quelque sorte la trace. Ce point est important dans la mesure où il vient nous rappeler que l'aéronautique que nous connaissons aujourd'hui sous la forme d'un espace contrôlé (à partir d'une infrastructure complexe que nous désignerons plus tard Macro-Système-Technique) ne figure pas aux origines de l'aviation, même pas à titre de projet. Ce modèle ne se développera qu'après la seconde guerre mondiale autour du radar qui vient d'être inventé et de l'essor de l'aviation commerciale. Cela signifie, en d'autres termes, qu'il n'existe pas une aéronautique mais des aéronautiques qui renvoient à des usages différents de l'avion ainsi qu'à des visions différentes de la société. Le modèle automobile qui semble être la matrice de la première aviation s'oppose à l'idée d'un contrôle de l'espace à partir de centre de communication. Il ne constitue pas un système au sens propre.

Cela signifie encore que l'évolution de l'aéronautique n'est ni linéaire ni unilatérale. L'idée d'un espace aérien entièrement contrôlé n'est pas l'aboutissement logique ou naturel de l'évolution de l'aéronautique. Ce n'en est qu'une version ou une possibilité. Il en existe d'autres et l'aéroclub est l'une d'elle.

Quelques rappels. C'est bien au sein de l'Automobile club de France qu'est né le premier aéroclub national (L'AéC.F) destiné à son tour à devenir le modèle de tous les aéroclubs. Son premier président, le marquis (alors conte) Albert de Dion est évidemment l'un des grands artisans du développement de l'industrie automobile. C'est un moteur De Dion-Bouton qui équipe le dirigeable de Santos-Dumont lors de la première épreuve du prix Deutsch de la Meurthe.

Louis Blériot, le vainqueur de la traversée de La Manche, a parié dès 1895 sur l'industrie automobile en créant à Paris une entreprise de phares à acétylène qui sera rapidement cotée en bourse et rapportera de très importants dividendes. Sa passion pour l'aéronautique remonte à sa rencontre avec Ferber en 1902, alors secrétaire de la sous-commission « expériences d'aviation » de l'Aéroclub de France. Sans oublier les frères Michelin, André et Edouard, qui éditent depuis 1900 ce qui deviendra l'indispensable instrument des touristes automobilistes, à savoir le « guide rouge ». Ce sont eux qui fourniront l'essentiel des primes mises en jeu dans le match Voisin-Wright de 1908 et subventionneront sans relâche tous les inventeurs d'avions capables de voler sur de longues distances. Les liens entre l'industrie automobile alors en plein essor et l'industrie aéronautique encore virtuelle sont si évidents que l'on doit s'étonner qu'ils aient été l'objet d'un tel oubli (en tout cas de la part de l'aviation professionnelle).

Tous ces hommes, chevaliers d'industrie, aristocrates sportmens, ont voulu donner à l'avion des débouchés comparables à ceux de l'automobile. Pendant la première décennie du nouveau siècle le modèle de développement est incontestablement le tourisme automobile alors naissant. « C'est en France –écrit Chadeau- le pays le plus en avance en matière de tourisme automobile, devant la Grande-Bretagne, que ce rêve tente d'abord de prendre forme. L'idée est de s'appuyer sur le pouvoir d'achat des classes les plus riches, sur les manies de leurs éléments les plus snobs, pour diffuser l'usage de l'avion, et une image rassurante de son usage, vers des couches plus larges de la société. On conserve ainsi de l'aviateur son penchant pour la liberté et les

plaisirs esthétiques, au détriment de l'image du casse-cou sportif juché sur sa monture plus fouguese et imprévisible que le meilleur pur-sang. »¹⁰

L'idée est bien celle d'un objet, l'avion, capable de nous faire franchir les barrières sociales, d'un objet dont l'imaginaire invite à passer les frontières de toutes sortes, nationales, économiques, naturelles. Mais c'est un échec. L'avion reste très cher (15000 francs en moyenne) et surtout dangereux. A quelques exceptions près, telle la baronne de La Roche qui se tuera en 1912, les femmes résistent à l'utiliser. Si la tentative d'hybridation échoue provisoirement, le parallélisme, quant à lui, demeure. Les tours de France en avion et les rallyes organisés dans les années vingt et pendant l'entre-deux-guerres s'inspirent ouvertement des rallyes automobiles et du tour de France cycliste. Parfois, comme en cette année 1929, lors du tour de France des avions de tourisme auquel participe Maryse Bastié et Jeanne Pujol, les épreuves se déroulent simultanément sur la terre et dans les airs, à bicyclette, en automobile et en avion¹¹. Il faudra toutefois attendre l'après guerre (1945) pour que l'aviation dite de tourisme ou de loisir, celle qui intéresse au premier chef cette étude, connaisse un véritable essor. Entre temps, le mythe d'une aviation de masse, accessible au plus grand nombre, transgressant les classes et les frontières poursuivra son chemin sous les traits de « l'aviation pour tous » puis de « l'aviation populaire ».

1.3. L'utopie de l'aviation pour tous : un monde libre pour des hommes libres

L'idée d'aviation populaire, d'une aviation ouverte à tous, figure dès le début dans le projet des pionniers. La naissance du premier aéroclub (l'aéroclub de France) qui allait rapidement servir de modèle avait même pour point de départ la nécessité de populariser l'aviation, de susciter le désir et les vocations par la tenue de meetings et de démonstrations en tous genres. Ainsi n'existe-t-il pas à proprement parler une mais des aviations populaires. Avant la circulaire du Front Populaire, signée par P.Cot le 31 juillet 1936 et portant création d'un service de l'aviation populaire rattaché directement au ministère de l'air, la réalisation la plus aboutie et la plus spontanée d'un tel projet fut par exemple incarnée par le « pou volant » d'Henri Mignet. Ce dernier réalisa les plans du premier avion à construire soi-même avec un minimum de

¹⁰ Ibid.p.62

¹¹ *Les chroniques du ciel*, sous la direction de C et J.Legrand, Paris, Acropole, 2000.

moyens et de connaissances spécialisées. Equipé d'un moteur de 17ch, le « pou volant », ainsi qu'il fut surnommé, était l'avion idéal des amateurs, à monter chez soi, seul ou entre amis. Son succès fut énorme et en un an plus d'une centaine de ces appareils étaient fabriqués et capables de voler. L'expérience du « pou volant » n'est cependant pas unique. A la même époque un véritable engouement s'empare du public et nombreux sont les bricoleurs épris de technique qui se lancent dans l'aventure qui consiste à réaliser soi-même son avion. A 16 ans, Roger Druine, pour n'en citer qu'un, entreprend la construction de son premier appareil, un biplan de 25 ch. qui vole à 120km/h équipé d'un vieux moteur Poinard récupéré sur un moto-planeur accidenté.¹²

La première aviation populaire, c'est donc cette petite aviation privée, spontanée, amateur, rassemblant les soirs et les week-ends des amis et des passionnés autour d'un objet, l'avion. C'est à cette aviation que va d'emblée se heurter le projet du Front Populaire, contre elle puis avec elle qu'il va prendre forme et finalement échouer. Cette petite histoire est instructive dans la mesure où elle illustre les relations mouvementées de l'Etat avec l'aviation privée-amateur, met en relief leur ambivalence dans un sens qui permet peut-être d'éclairer le présent. Bref, les tensions ne datent pas d'hier et semblent mêmes constitutives de l'histoire de l'aviation en France. Une véritable dynamique est à l'œuvre qui voit un jour les projets des uns et des autres se retrouver, pour apparaître le lendemain concurrents ou violemment antagonistes.

Les premiers accidents mortels survenus à bord de « poux volants » incitent dans un premier temps l'Etat à interdire leur atterrissage sur les aérodromes d'Etat. Nous sommes en 1936. Les essais en vol effectués en décembre 1936 au CEMA montreront que le « pou » ne décroche pas et que des améliorations pouvaient être apportées qui ne remettaient pas fondamentalement en cause l'avion lui-même. Malgré cela et au nom de la sécurité, un décret ministériel daté de 1937 vient modifier et réglementer l'emploi et la construction d'avions civils, ce qui constitue une sérieuse restriction à la construction amateur et à l'aviation privée¹³. C'est que l'Etat entend désormais se substituer à celle-ci pour réaliser ce qu'on lui reproche de ne pas avoir su faire : démocratiser l'accès à cette activité. L'arrêté ministériel du 26 juin 1936 donne le ton en

¹² Bombeau A, « L'année française. L'aviation populaire, l'aviation privée », in *Aviation Magazine*, n°715, 1977.

¹³ Henri Mignet s'exilera aux Etats-Unis en 1937.

supprimant tous les avantages accordés par l'Etat (primes d'achats et primes de brevets) aux aéroclubs et associations privées¹⁴.

Le projet du Front Populaire est en fait dès le départ marqué par l'ambivalence. Il s'inscrit d'abord dans le contexte plus général de l'aviation comme moyen d'éduquer les masses. L'Italie Fasciste donne le ton. Il s'agira davantage d'enrégimenter les masses au service d'un projet collectif. L'Allemagne nazie lui emboîtera le pas. « En sens inverse –écrit E.Chadeau- le mouvement qui pousse la gauche française à tenter de fédérer les intérêts des masses derrière la bannière de l'aviation ». A son tour, la gauche milite pour une refondation de la nation derrière la mécanique aéroportée. Mais à la différence des forces d'extrême droite, qui veulent utiliser les masses pour court-circuiter les corps intermédiaires, la gauche cherche en revanche à asseoir sa popularité et à lier à son avenir celui de l'aviation en créant depuis le peuple de nouvelles élites ou en les remotivant. De 1932 au début de 1934, avec l'appui de gouvernements de centre gauche, elle a d'abord cherché à conquérir les amateurs des classes moyennes. Les aéroclubs, l'achat de petits avions privés, les inventions tendant à les rendre encore plus petits et donc aussi populaires que la voiture familiale ont bénéficié de dizaines et de dizaines de millions de crédits publics et d'avantages fiscaux. L'idée était de souder les élites moyennes et provinciales, piliers traditionnels du régime, autour de la pratique à la fois technicienne et sportive de l'avion à moteur ou du planeur ». ¹⁵

Les intérêts des militaires, qui cherchent depuis le début à contrôler les utilisations de cette invention, ne sont pas non plus absents des intentions du gouvernement. Ainsi la circulaire de P.Cot indique que le nouveau service chargé de l'aviation populaire doit travailler « en liaison constante avec l'Etat-Major de l'armée de l'Air, en vue de satisfaire autant que possible aux besoins exprimés par ce dernier ». ¹⁶ « La campagne entamée par le journal *Les Ailes* -note P.Facon- montre bien à quel point domine la crainte d'une militarisation de l'institution. Dans un article intitulé « comment le ministère de l'Air conçoit l'aviation populaire », on peut lire : mais est-ce bien l'aviation populaire que l'on prétend réaliser, au ministère de l'air ? N'est-ce pas plutôt une aviation pré-militaire de masse qui n'aura, avec l'aviation populaire, aucune ressemblance ? ». ¹⁷

¹⁴ Ibid. p.75.

¹⁵ E.Chadeau, op.cit ;p.207-208.

¹⁶ Décision portant création et organisation du service de l'aviation populaire n°4568/BC, 31 juillet 1936.

¹⁷ In P.Faucon, « l'Aviation populaire : entre les mythes et la réalités », *Revue historique des Armées*, N°2, 1982.

Dans les faits, c'est bien ce qui se produira. L'aviation populaire servira de base à la formation pré-militaire mais pas avec l'efficacité qu'on lui a souvent prêtée. Les résultats seront en fait fort décevants et quasiment nuls. Les chiffres parlent d'eux-mêmes. En 1937, sur les 3158 élèves que comptent les sections de l'aviation populaire, seuls 209 obtiennent leur brevet de tourisme et parmi ces derniers, 7 seulement seront incorporés à Istres pour recevoir une instruction militaire.¹⁸

Mais les intentions du gouvernement du front Populaire n'en sont pas moins sincères. Selon les vœux du ministre de l'air Pierre Cot, il s'agit de concrétiser le projet d'une aviation réellement populaire, qui s'inscrive dans les idéaux et les principes républicains de gratuité et de laïcité (sur le modèle de l'entreprise de Léo Lagrange dans le domaine des sports et des loisirs). Or, il est clair que pour les promoteurs de ce programme, cela passe par la rupture avec l'aviation privée. Les considérations et les clivages idéologiques sont, bien entendu, à prendre en compte pour expliquer un tel retournement de situation. Dans le livre qu'il publie depuis son exil aux Etats-Unis en 1944, P.Cot déclare : « les subventions étaient généralement distribuées à des aéroclubs fermés dans lesquels des considérations mondaines (et depuis le 6 février 1934, politiques) étaient souvent prédominantes ; en sorte qu'on faisait payer par l'ensemble de la nation un plaisir réservé aux gens riches ».¹⁹ Mais les motivations politiques (l'allusion à 1934 et aux ligues d'extrême droite -auxquelles appartenait par exemple un pilote aussi illustre que J.Mermoz- est ici directe) n'expliquent pas tout. Derrière les arguments idéologiques, les soupçons de sabotage ou de trahison, s'affrontent de vrais modèles de société et d'organisation sociale. Lorsque P.Cot fait référence aux « aéroclubs fermés », il vise une structure sociale particulière, proche du corporatisme, reposant sur des relations personnalisées et marquées par une forte inscription dans la réalité locale. Cette structure sociale entraine de toute évidence en contradiction avec le projet collectiviste propre à l'époque d'une aviation de masse.

Quoi qu'il en soit, le ministère de l'air est très vite confronté à la réalité suivante : le programme d'une aviation populaire ne peut aboutir ni même connaître le plus petit début de réalisation sans le soutien actif de l'aviation privée. La gestion des sections de l'aviation populaire est ainsi confiée aux 70 associations de la fédération aéronautique de France, celles-là mêmes, comble du paradoxe, auxquelles venaient d'être supprimées les subventions de tous

¹⁸ Ibid. p.59.

¹⁹ P.Cot, *Le procès de la République*. New-York, Editions de la Maison Française Inc., 1944, p.269.

ordres que leur accordait l'Etat. En fait, l'Aviation privée n'apporte pas que la logistique, les avions, les aérodromes, les instructeurs, elle apporte la socialité sans laquelle tout projet de cet ordre est plus ou moins condamné à rester lettre morte, pure abstraction. La situation est donc très confuse et des tensions apparaissent aussitôt entre les membres des sections qui deviennent membres de droit des aéroclubs, sans avoir à en assumer les charges (les cotisations), et les autres qui paient souvent très cher leurs cotisations.

Plusieurs enseignements d'ordre général peuvent être tirés de cette expérience qui s'achèvera en 1939 lorsque l'aviation populaire sera placée sous l'autorité du ministère de l'air. Le projet d'une aviation populaire est transversal. Il repose sur un imaginaire commun qui voit dans l'avion un moyen de désenclaver et de réformer la société, de transgresser les corps constitués. Il n'y a pas, à ce niveau de compréhension, d'opposition entre la politique menée par l'Etat et l'aviation dite privée. Celle-ci semble surtout résulter de la montée en puissance des masses et de la tendance propre à l'époque de traduire cette nouvelle réalité dans le discours politique. « Née sous le signe politique du moment –ajoute ainsi P.Facon-l'aviation populaire a été ignorée ou combattue par certaines personnalités ou collectivités qui, dans d'autres circonstances, ne lui auraient pas ménagé leurs concours ». ²⁰ En d'autres termes, les projets respectivement poursuivis par l'Etat et l'aviation privée ne sont pas antinomiques par essence. Sans les subventions de l'Etat, on vient de le voir, l'aviation privée n'aurait jamais connu le développement qui a été le sien. Sans le don de soi qui caractérise le milieu amateur de l'aviation privée, l'Etat eut été incapable à l'aide de ses seules forces de créer une véritable industrie aéronautique, d'assurer la formation, de donner corps à la réglementation.

1.4. L'aviation privée de 1945 à nos jours : la crise des années soixante-dix et le développement du MST aéronautique.

« Veut-on faire disparaître l'aviation privée » ? Ce soupçon qui s'enracine, on vient de le voir, dans la tentative du gouvernement du front Populaire de prendre le contrôle de l'aviation privée, réapparaît dans le courant des années soixante dix. La citation en question, titre d'un article paru dans la revue *Aviasport*²¹, date de 1979. L'article évoque la suppression de la

²⁰ P.Facon, op.cit., p.57.

²¹ « Veut-on faire disparaître l'aviation privée », *Aviasport*, n°306, novembre 1979.

moitié des crédits et des primes d'achat « portant un coup de grâce à des associations en difficultés depuis de longues années. »

Que s'est-il passé entre temps ? Après la seconde guerre mondiale, l'aviation légère connaît son âge d'or. Les subventions sous forme d'aides directes (primes d'achat, prêts d'appareils, détaxation de l'essence) ou de bourses reviennent massivement. Le gouvernement se montre soucieux de remplacer le plus rapidement possible les pilotes disparus lors du conflit. L'aviation commerciale est alors en plein essor et la demande en pilotes nettement supérieure à l'offre. On compte sur les aéroclubs pour servir de creuset et de réservoir pour l'aviation militaire et commerciale. Dès les années soixante, lorsque le ratio paraît être atteint, l'Etat commence à réduire progressivement son aide. Par un effet mécanique l'aviation légère continue cependant de se développer au rythme de 11% par an jusqu'en 1972. De 1972 à 1979 son taux de progression annuel redescend à un niveau qui oscille en 1 et 2%.²² La population est vieillissante. Le prix de l'heure de vol passe entre 1968 à 1978 de 80 à 245 F alors que les bourses accordées aux moins de vingt-cinq ans par l'Etat passent de 600 F à seulement 800 F dans la même période.

Commence une nouvelle ère de réglementation. L'Etat se désengage progressivement vis-à-vis d'un partenaire devenu encombrant, se replie sur ses propres structures de formation. 1972 est également la date à laquelle est retiré aux aéroclubs le droit de délivrer les brevets de pilote pour tous les types d'appareils creusant ainsi l'écart entre l'aviation professionnelle et l'aviation dite de loisir ou amateur. Cette dissociation progressive n'allait pas de soi puisque, comme le montrent les exemples qui précèdent, la composante amateur est le berceau de l'institution aéronautique, le point d'ancrage et pendant longtemps la référence du monde professionnel. Il faudra s'en souvenir lorsque nous aborderons les rapports contemporains de l'aéroclub avec les instances de réglementation. Un transfert de compétence s'est opéré qui semble refléter une profonde transformation dans la représentation de l'institution aéronautique et, au-delà du mode de représentation, du projet social et des pratiques qui la fondent.

Mais les années soixante-dix auxquelles semblent remonter les raisons de la crise actuelle coïncident aussi avec la montée en puissance de ce que nous appellerons dorénavant le MST aéronautique, c'est-à-dire l'infrastructure qui aboutit au contrôle de l'espace aérien. Les deux

événements (les premières difficultés de l'aéroclub et la progression du MST), nous le verrons plus en détail dans la seconde partie, ne sont donc pas sans lien. C'est l'époque où se développe le vol IFR. Les avions s'équipent d'instruments de radionavigation, s'alourdissent, gagnent en puissance et en fiabilité mais changent aussi, sans que l'on y prête vraiment attention, de système de référence. La généralisation du vol IFR suppose en effet, sans que ce soit dit, l'intégration de plus en plus poussée de l'avion dans le Macro-Système-Technique. Les contraintes se multiplient (économiques puis réglementaires). Dès cette époque le vol amateur change de nature ou de qualité. On passe à une autre conception de l'aviation et du vol, du vol « libre » (Icare) au vol contrôlé, d'une autonomie exigeante et souvent inconfortable à une dépendance invisible mais confortable.

Un Macro-Système-Technique « est un système technique hétérogène composé de machines complexes et de structures physiques qui sont matériellement intégrées ou couplées sur un large espace et une longue durée de manière relativement autonome par rapport au socle culturel et institutionnel. Ce système a pour vocation de dépasser ou briser les frontières de toutes sortes : politiques, économiques, mentales, etc. - supportent ou soutiennent le fonctionnement d'un très grand nombre d'autres systèmes techniques. Ils sont donc intermédiaires, ils transportent, transfèrent, ils font communiquer, échanger »²³. Ces systèmes imposent leur propre mode de fonctionnement et s'accompagnent d'une réglementation complexe qui exige en complément une professionnalisation des usagers. Ce cadre exclusif (pas de salut hors des mailles du système) permet donc de comprendre la séparation qui s'opère dès cette époque entre monde professionnel et monde amateur. C'est sous cet éclairage que l'on peut lire les propos récents tenus par L.Robin, président de l'UACA²⁴, dans la revue *Aviasport* (l'un des plus importants et des plus anciens aéroclub de France) :

« Dans les années soixante-dix, bon nombre de clubs vivaient heureux sur de modestes terrains en herbe appartenant à l'Etat. Celui-ci décide de se désengager de la gestion des terrains et cherche des partenaires. Les Cci et collectivités locales se bousculent, c'est l'époque du mirage des compagnies de 3^{ème} niveau. Chacun rêve de sa ligne qui sera assurée par 'Air machin' ou 'Chose Air' avec un bimoteur de 6/8 places à hélice quotidien. Mais il faut des infrastructures, on construit donc une piste de 1800m en dur, une aérogare à peine trop petite pour un gros

²² « L'aviation légère : le désenchantement. » in *Aéroports magazine*, n°98, septembre 1979.

²³ Gras.A, *Les macro-systèmes techniques*, Paris, PUF, 1997 p.30.

porteur de l'époque (on investit pour l'avenir !) et une tour de contrôle. Tout ça pour...un vol quotidien. On explique aussi à l'aéroclub qu'il doit se faire tout petit, que l'époque est aux professionnels, que diable, et que l'aviation de papa, c'était hier, mais qu'il faut payer sa part des nouvelles infrastructures (...) 'Air machin' et 'Chose Air' déposent leur bilan ou se font absorber par la nouvelle mode, la 'compagnie régionale' (...) La compagnie régionale s'est fait bouffer par Air France, Lufthansa...et les investisseurs ont choisi d'aller poser leur avion d'affaire ailleurs. En dehors des avions de club la piste en dur sert aux corbeaux et aux étourneaux, l'aérogare est déserte, le bar fermé depuis longtemps.....reste le préposé aux taxes d'atterrissage, stoïque derrière son terminal d'ordinateur, qui accueille les pilotes privés dont la redevance paye l'électricité de l'aérogare (...) Et puis vient le TGV. A part les pilotes privés, qui volent pour le plaisir, plus personne ne vient sur le terrain jadis promis à un brillant avenir. (...) Le gestionnaire qui en a marre de perdre de l'argent décide qu'il faut en finir. On va fermer, vendre les installations, créer une zone d'activité et expulser le gêneur du coin (l'aéroclub) qui paye depuis le début de la farce et à qui on a jamais demandé son avis... »²⁵

Le décor est planté. Mais avant d'entrer dans le vif du sujet en abordant de front les principaux facteurs susceptibles d'expliquer cette lente descente aux enfers, attardons nous encore un peu sur la spécificité de l'aéroclub, sur ce qui l'a rendu et le rend encore attractif.

2. « Le prix des choses sans prix » ou l'esprit de l'aviation amateur

2.1. Une histoire à visage humain : des personnalités, des machines et des lieux. Le cas de l'aéroclub d'Autun.

Toute personne à la recherche d'informations sur l'histoire et la vie de l'aéroclub sera frappée par le caractère très local et personnalisé des sources. Elle trouvera facilement des témoignages sur l'histoire de tel ou tel aéroclub, sur ses membres fondateurs et ses présidents successifs, mais très peu de choses sur l'histoire de l'aéroclub en général. Il existe, bien sûr, la FNA qui représente l'ensemble des fédérations, mais l'histoire de l'aviation de tourisme ne semble exister que diffractée dans ses multiples composantes. Elle est par essence hétérogène, multiple,

²⁴ Union des Aéroclubs Côte d'Azur .

²⁵ Robin L, « Retour en arrière ? Théâtre ou réalité » in *Aviasport*, Avril 2002.

locale. Cet enracinement a de quoi surprendre tant il semble être en contradiction avec tout ou partie de l'imaginaire aéronautique d'un monde sans frontières. Mais la contradiction n'est peut-être qu'apparente et l'apparence révélatrice d'un projet social dont nous ne faisons encore qu'effleurer le sens.

Sur la route qui mène d'Autun à Château Chinon (une des « grandes » artères de ce territoire enclavé qu'est le Morvan) , à trois kilomètres d'AUTUN, un restaurant isolé : *La clé des champs*. Je passe devant depuis plus de quinze ans plusieurs fois par jour sans soupçonner, ou plutôt sans me dire, que ce « relais du Morvan » (ce fut sa première appellation) fut le témoin actif et accueillant depuis près de 70 ans de l'histoire de l'aéroclub d'Autun.

Ce texte est donc le premier témoignage d'une immersion anthropologique qui se veut dans la durée d'un petit aéroclub de campagne. Dès ma première visite, en jetant un coup d'œil sur le trombinoscope du club, je me rendis compte que nombre des noms, et de visages affichés m'étaient familiers. Je mesurai d'un seul coup d'œil la relative hétérogénéité sociale des membres du club : industriels, fonctionnaires, professeurs du secondaire, commerçants, aristocrates s'unissent apparemment autour d'une passion commune : le vol. D'emblée, dès ce premier regard, et pour Autun en tout cas, un mythe se dissipe : l'aviation sportive n'est pas un « sport de riches » ou en tout cas de « très riches », elle est au contraire à l'instar d'autres activités réunies autour d'associations loi de 1901, un lieu de cohabitation, si ce n'est d'intégration sociale. Aujourd'hui, l'Aéroclub du Morvan compte 80 membres. Un certain nombre parmi eux ne volent plus, soit qu'ils aient « le goût du vol tassé » (expression pas vraiment explicative qui s'applique à des aviateurs qui ont beaucoup pratiqué mais peu à peu renoncent parce qu'ils n'ont plus de plaisir à voler), soit pour des problèmes familiaux, de santé ou de priorité financière. Cependant, nombre d'entre eux restent attachés au club par le biais de l'adhésion, tel cet industriel issu d'une vieille famille de l'élite morvandelle, passé lors de ma première visite. Il s'était mis à l'aviation, non par goût mais par utilitarisme, et aujourd'hui, occupé par l'entretien de son château dans une commune proche, ne vole plus mais aime à passer pour « prendre des nouvelles ». Cette situation renvoie à la création de l'Aéroclub du Morvan en 1935, par quelques passionnés...

La composition du bureau témoignait alors de l'hétérogénéité sociale des fervents de l'aviation populaire : le président (Marcel Ducrot) est un industriel, le Vice-président, dentiste, le secrétaire, libraire, le secrétaire adjoint (Robert Hug), garagiste, le trésorier (Joseph Ray) tient

l'*Hotel moderne* où sera fixé le premier siège social. et le conseiller technique, Monsieur Philibert Alexandre est contremaître. Caractéristique de ce qu'on a appelé l'*aviation populaire*, le projet d'un aéroclub en pays Autunois s'inscrit dans une des composantes de l'institution imaginaire aéronautique : le dépassement, voire la transgression des frontières de toutes sortes et, par là, la possibilité d'ascension sociale pour quelques uns.

Cette dimension, l'aéroclub du Morvan l'assume encore aujourd'hui lorsque, par exemple, elle permet que se développe la passion d'un jeune habitant de la *cité* d'Autun devenu aujourd'hui pilote de ligne à Tunis Air après être passé par un stage aux USA pour n'avoir pas été accepté dans les écoles françaises, du fait probablement de ses origines.

Le directeur de l'ONA (Office National Aéronautique) demande la collaboration du tout nouveau club pour organiser un premier meeting à Margenne, sur le champ de manœuvre militaire Un acrobate fameux, DETROYAT, (chef pilote des ateliers Bréguet et Morane) fait honneur à l'aéroclub. On peut aussi admirer un autogire piloté par le champion suisse Victor Glardon, et deux parachutistes dont une femme, Mlle Edith Clarck. Il faut que le spectacle soit réussi pour attirer les gens à l'aviation. On voit que la tradition fondatrice de l'aviation « spectacle » dans l'histoire du plus lourd que l'air est encore bien vivante en cette veille du Front Populaire. Pour attirer de nouveaux adeptes, il faut faire rêver et permettre aux jeunes (surtout aux jeunes hommes) de s'identifier à des héros. De plus, la dimension festive ouvrant à la communion entre les êtres est essentielle. Pendant longtemps (jusqu'en 1955), l'ACM existera essentiellement autour de projets à réaliser, autour d'un avenir mais son existence concrète sera scandée par le retour de fêtes et de meetings aériens.

Aujourd'hui, le terrain s'étend sur 65 ha entre la ville d'Autun et la commune avoisinante de Monthelon, sur le lieu dit *Bellevue*. Deux pistes, un hangar et un *club house*. La recherche puis l'installation de ce terrain fut la grande affaire du petit groupe de pionniers entre 1935 et 1939. Une zone d'action avait été attribuée à l'Aéro-club pour l'arrondissement d'Autun, mais il fallait trouver un terrain. Or, réunir 60ha n'est pas chose aisée dans un territoire alors (et toujours) essentiellement agricole et extrêmement morcelé. D'autant que ces gens de la terre que sont les paysans sont peu sensibles à l'attrait de l'air. Dès les débuts du projet, l'intérêt des protagonistes s'était focalisé sur la zone « Bellevue », sur la route de Château-Chinon à 3 Km de la ville. Ce premier groupe restreint, actif et soudé autour d'une « cause », (on note, dans les

archives, la radiation de Monsieur R. à l'AG du 19 mars 1936 pour « désintéressement à la cause ».) déploie tout son entregent, mais la création du terrain coûte cher, (environ 400 000 Frs) et les subventions sont difficiles à réunir. La municipalité veut bien soutenir, mais ne veut ni être propriétaire, ni gérer l'aérodrome afin de ne pas faire peser sur les contribuables les charges qui y seraient afférentes. Tout ne va pas sans problème, mais, Front Populaire aidant, en avril 1937 le Ministre de l'air (le Général Denain) met à la disposition de l'aéroclub un crédit de 300 000 F en conseillant aux membres « d'activer ». L'imminence d'un conflit franco-allemand donne en effet une dimension d'urgence à la formation de nouveaux pilotes.

L'Assemblée Générale du premier juillet 1938 témoigne de ces enjeux nouveaux. Selon le rapport moral, « toute l'élite de la société autunite est réunie ». La figure du nouveau président donne le ton : le Duc de Magenta, cousin de la Reine d'Angleterre et propriétaire de Château de Sully à quelques kilomètres d'Autun. Ce nouveau président du comité de direction est pilote de guerre et membre du Comité Directeur de l'Aéroclub de France. Il est encore aujourd'hui la figure mythique fondatrice de l'aéroclub.

Même si l'intensité déployée par le comité directeur tient pour beaucoup à la passion partagée du vol, les arguments invoqués sont stratégiques et utilitaires :

1- contribuer à la sécurité de l'aviation régulière. Le Morvan se trouve dans une situation névralgique, à la croisée de nombreuses lignes régulières. Le nouvel aérodrome pourrait devenir pour les pilotes de ces lignes un « aérodrome de secours » et éviter ainsi de grandes catastrophes aériennes.

2- Dans un contexte de montée de la tension internationale, utilité stratégique d'un aérodrome à Autun.

3- Economiques : Emploi généré par les travaux – affluence de touristes aériens.

« Enfin est-il téméraire d'espérer, devant le développement constant et inéluctable de l'aviation, que notre ville, aujourd'hui un peu déshéritée au point de vue des moyens de communication, se trouvera replacée, comme à l'époque romaine, dans l'orbite des grands courants commerciaux » (Le vice Président Pader lors de l'AG du 31 mai 1938).

Ces arguments ne sont pas anodins car ils laissent voir, en creux, ce qui a sans doute irrémédiablement changé depuis cette période. Alors, le développement de l'aviation légère pouvait apparaître comme un facteur de développement, et notamment sur un territoire comme le Morvan, une possibilité de désenclavement. Les lignes de force du devenir de l'aéronautique étaient encore indéfinies et l'aviation particulière pouvait encore apparaître comme une possibilité de déplacement individuel plus facile et de développement économique pour les régions reculées.

La réalité n'a pas rejoint les rêves, et l'aspiration à s'évader, sortir librement du Morvan par la voie aérienne ne perdure (même si ce n'est pas rien) que sur un mode ludique²⁶. D'autres encore se rendent à des manifestations sportives ou artistiques à l'autre bout de la France en un jour ou deux.

La réunion des parcelles nécessaires est finalement chose faite en 1939 mais trop tard, la guerre stoppe l'effort de l'aéroclub et le terrain sera employé sous l'occupation allemande par l'artillerie.

L'âge des membres est très varié de 16 à 70 ans. A noter qu'il n'y a pas d'âge limite. Les seules limitations sont de santé. Un tableau organisé par nombre décroissant d'heures d'entraînement montre que l'activité d'un adhérent « qui vole » peut aller de 55 heures annuelles à 0, 26 lorsque l'on sait qu'il faut 12 heures annuelles pour garder sa licence dont une heure obligatoire en double commande. Beaucoup d'adhérents et notamment deux instructeurs ont choisi l'ACM, non pour sa proximité (Montceau les Mines le plus proche pour eux, Beaune ou Chalon/Saône ou encore Saulieu à l'autre extrémité du Morvan) mais pour le climat particulier qui y règne que notre première approche pourra peut-être permettre d'éclaircir.

Parmi les personnalités éminentes, le président, Maître M., a 70 ans et vole toujours comme Monsieur R., entrepreneur de matériel agricole et ancien président. Parmi les élèves, cinq viennent du Lycée Militaire d'AUTUN et leur instruction est financée par leurs parents.

Pour ces 80 adhérents, il y a 4 instructeurs aux profils sociologiques diversifiés. Nous avons rencontré trois d'entre eux.

²⁶ « Quel luxe raconte un adhérent de pouvoir faire dans la journée une virée au bord de la mer pour partager un beau plateau de fruit de mer sobrement, mais dignement, arrosé ».

Monsieur B. est la figure centrale du club. Ancien pilote de chasse, maire d'une minuscule ville avoisinante, retraité extrêmement actif, donne beaucoup de son temps à l'aéroclub du Morvan. Il a eu une carrière de pilote militaire couronnée sur Mirage 3 à Luxeuil. Il avait auparavant commandé l'*Escadron Lafayette 1916* avec pour « insigne » *Tête de sioux*. Ce fut le premier escadron à être doté de l'arme nucléaire tactique et à avoir participé à des expérimentations à Mururoa. Natif de la « Haute Patate » (le Jura), il est tombé amoureux du Morvan pour l'avoir souvent survolé et décida d'y passer sa retraite. Les membres du club sont « venus le chercher ». Il avait bien entendu tout un tas de « qualifs » militaires mais a dû repasser sa qualification d'instructeur (et il fait état à l'occasion de cette anecdote, des relations pas toujours faciles ni cordiales entre civils et militaires).

Michel L. habite au Breuil, commune avoisinante du Creusot, à 35 kms de là. Il est commandant de bord Air France sur les vols long-courrier.

Jean-Marie L. est professeur à l'IUT du Creusot. Il a construit avec ses élèves un F.PIUT MCR que mon mentor me montre avec fierté lorsque nous visitons le hangar. C'est un avion de vol et un avion-école.

Les trois instructeurs rencontrés résument bien l'esprit d'Autun par l'alliance de l'amour de la mécanique, le sérieux professionnel et le prestige, la virtuosité et *l'esprit de camaraderie* liés à l'aviation militaire. L'instruction se fait essentiellement sur trois avions : un « robin » Ecole, un DR 400, 120 CV 3 ou quatre places, tricycle ; un DR 221 , train classique, avion de perfectionnement surtout, même si certains élèves veulent commencer sur celui-là.

Mais reprenons notre récit historique. Sans terrain, sans avions l'activité de l'ACM se déploie essentiellement dans des projets. L'année 1938 semble précipiter les événements. Le club se structure en sections : celles instituées aviation populaire et section féminine et *entraînement des pilotes civils* correspondent à l'esprit du front populaire mais ne se concrétisent, pour l'heure, en aucune action concrète. La section *modèles réduits* est en fait le rattachement à l'ACM d'un club plus ancien, *les jeunes ailes*, réuni autour de la construction et du vol de modèles réduits. L'histoire de l'aéronautique sous estime souvent l'importance du vol de modèles réduits (qui ont précédé, rappelons-le, les vols des plus lourds que l'air) et les

potentiels encore actuels de cette activité pour réunir les générations et les classes sociales autour du vol.

La section *mécanique d'avion*, enfin, permet l'ouverture d'un cours de mécanicien d'aviation en septembre et l'installation d'une salle de classe et de travaux pratiques. En novembre, les subventions parviennent enfin tandis que Louis Renaud fait don de deux moteurs d'avion. Tout est prêt pour l'envol du club, au moment même où le conflit (dont l'imminence avait accéléré le processus) interrompt brutalement son essor. Le comité se réunit une dernière fois en juillet 1939 pour ajourner *sine die* l'assemblée générale.

L'ACM s'endort tout le long de la guerre et de l'occupation. Le terrain si difficilement constitué est utilisé par l'artillerie allemande. Tout est à reconstruire. A l'assemblée générale du 6 juin 1946, hommage est fait aux disparus notamment au vice-président Pader déporté, torturé et assassiné. Le Bureau provisoire porte l'empreinte de la guerre avec pour Président le *commandant* Mac Mahon et comme premier vice-président le Capitaine Pelter. La guerre a fait ce que l'aviation populaire n'avait pas eu le temps de faire : la formation rapide de pilotes. C'est un des paradoxes fondateurs de l'aéronautique civile : portée par des idéaux pacificateurs, la technique aéronautique connaît ses plus grands progrès à la faveur des guerres.

En ce lendemain de guerre, débute l'âge d'ôr de l'aviation sportive. Mais tout est à refaire et les priorités de l'Etat sont ailleurs. Une fois encore, l'esprit *pionnier* est au rendez-vous et soude les membres du projet. La politique n'est pas à créer de nouveaux terrains d'Etat et il faudrait donc que la municipalité se substitue à l'Etat pour engager les travaux. On se contentera d'un hangar et de deux bandes d'envol. Et pour le téléphone, celui du *relais du Morvan* de l'autre côté de la départementale fera l'affaire. Le chef pilote instructeur est bénévole et on obtient pour lui un stage à l'Ecole de Saint-Yan distante de quelques dizaines de kilomètres. En 1949, le bilan établi par Mac Mahon, juste avant sa mort, lors de l'assemblée générale est loin d'être négatif pour un club, vieux soit de 15 ans mais qui n'a ni terrain ni avion : 42 candidats au « brevet élémentaire des sports aériens » ; les 12 candidats présents au cours d'élève mécanicien ont été reçus et la section des *jeunes ailes* est toujours dynamique.

Le 15 mai, le terrain est enfin inauguré. La dimension festive essentielle nous l'avons vu à la vitalité du monde aéronautique, est au rendez-vous : présentation d'appareils modernes,

démonstration de modèles réduits, évolutions acrobatiques des moniteurs de l'Ecole nationale de St-Yan. Malgré ces succès, l'ACM n'a encore ni hangar ni avion. En 1950 un hangar est prêté par l'Aérodrome de Caen Carpiquet (on remarque que la solidarité aérienne dépasse largement les frontières régionales). L'activité du club se développe sans avion. En 1950, un projet de construction d'un RA 14 démarre; Coût approximatif (85 000 F, cellule entoilée et 65 000 F, appareils de bord) avec la promesse de prêt d'un moteur par le SALS.

A partir de 1954, on rentre enfin dans la phase de réalisation. Un TIGER MOTH à double commande est acquis grâce à un prêt de Mac Mahon de 100 000 F et de 5 000 F par chaque membre du club. En mai 1955, c'est le premier envol d'un avion Autunois. Il aura nécessité 20 ans d'efforts et de ténacité. La mécanique est lancée, des cours sont organisés grâce à l'aide bénévole d'un moniteur de Saint Yan.

Le RA 14 est enfin terminé grâce à près de 5000 heures de travail bénévole. Le SFASH offre une prime d'achat de 1.080.000 F pour la commande d'un JODEL chez WASSMER À Issoire.

A partir de cette période, le nombre d'heures de vol et de passages de brevets va augmenter régulièrement jusqu'au début des années soixante. un *JODEL D112 de WASSMER* (monoplan bi-place, moteur 60 CV) est acquis sans subvention spécifique avec les bénéfices du club, la marraine en est Mlle Varmenot qui est la première élève pilote femme, puis un deuxième JODEL est réceptionné. Chaque année voit l'achat d'un nouvel avion : un troisième Jodel puis un Emeraude en 1958.

EN 1959 le club voit sa configuration actuelle. La deuxième piste est achevée, une baraque offerte par Saint-Yan est reconvertie en *club house*, des cours de radio sont organisés par la gendarmerie auxquels les élèves se précipitent et les finances sont stables.

La fête annuelle rassemble toujours une nombreuse assistance et se termine toujours par un bal. A noter que les militaires remplacent de plus en plus les acrobates lors des meetings.

Pourtant, à partir de 1961, le club semble connaître une baisse d'activité sensible par la baisse des heures de vol, le départ des pilotes les plus motivés et des démissions au sein du comité directeur. A noter en 1962 l'arrivée d'une femme, Reine Lacour, au poste d'instructeur.

En 1964, le club tourne avec 4 avions : 2 JODEL 112, 1 ambassadeur DR 1050, 1 SICILE DR 1051, et un tout nouveau venu : le SUPER IV Wassmer, appareil à 5 places avec des moyens radio-navigation réservés aux voyages. Un poste émetteur/récepteur VHF est installé, ce qui augmente la sécurité, une pompe est installée. Le club a retrouvé sa vitalité, sans doute autour d'une nouvelle activité collective pour laquelle nombre d'adhérents rencontrent des succès notables : les rallyes. Déjà, on rêve de nouvelles dimensions pour le club, par exemple l'aménagement d'une piste de 1500 m qui permettrait de développer l'aviation commerciale (on retrouve le thème fondateur du désenclavement de la région grâce à l'aéronautique).

Ce premier aperçu de l'histoire de l'ACM, qui a été rendu possible grâce au travail d'archiviste du Commandant Bellet, met en évidence que les moments de plus grand dynamisme du club ne sont pas ceux, prospères, où il pouvait se représenter dans une trajectoire rectiligne et confortable de progrès. Les crises, à condition que les acteurs sachent les saisir, peuvent au contraire être l'occasion d'un nouveau dynamisme, à condition sans doute de savoir se replonger dans l'institution imaginaire de l'aéronautique.

2.2. Un monde symboliquement riche et hétérogène : Plaisir, don, commensalité, prestige et transmission.

« Peut-on admettre –écrit J.Duvignaud- que certaines activités humaines ne se réduisent pas à l'exercice d'un usage ou d'une fonction, à l'accomplissement banal d'un déterminisme naturel ou social ? (...) Le plaisir voire le bonheur échappent à la nomenclature utilitaire.»²⁷ Interroger le monde de l'aéroclub, c'est d'abord s'interroger sur les motivations des hommes et des femmes qui font qu'il existe. Considérées individuellement ces motivations sont légion. Elles évoluent de surcroît au gré de la crise que vit le monde associatif qui voit se multiplier les comportements consuméristes (voir seconde partie). Un mot revient cependant sur les lèvres, un mot dont on hésite presque aujourd'hui à faire usage tant le puritanisme s'est immiscé dans les esprits, ce mot, c'est « plaisir », plaisir simple de voler, de voir « l'ombre se détacher du sol »²⁸,

²⁷ Duvignaud.J, *Le prix des choses sans prix*, Paris, Actes sud, p.105.

²⁸ Ou lorsque elle s'y repose : « Baisse le nez de l'avion, laisse-le aller, laisse-toi aller, descends en planant au dessus des arbres, si tu n'étais pas si concentré et tendu tu verrais l'ombre que le soleil qui est derrière toi projette devant, comment elle s'agrandit sur l'herbe et arrive avant toi, ton ombre a déjà atterri, ton avion a déjà atterri, laisse toi aller, pose les roues du train

de sentir tout son corps s'arracher à la terre. Il y a dans cet acte libre décidément quelque chose d'irréductible au registre de l'utilitaire. Nous sommes loin ici de l'aviation commerciale ou d'affaire où l'on vole pour transporter des personnes d'un point A à un point B. Si les règles de base sont les mêmes, les lois physiques identiques, dominant ici le plaisir du vol, la sensation qu'il procure, celle de se sentir exister dans la troisième dimension. Il ne s'agit pas de poétiser une pratique qui comporte ses règles strictes, exige une rigoureuse attention. Ce qu'il s'agit de comprendre, c'est l'actualité de ce plaisir sans fonction dans un monde saturé par l'utilitarisme. Les pilotes professionnels qui rejoignent l'aéroclub ne le font pas seulement pour retrouver des sensations souvent émoussées par les automatismes, ils le font animés par un esprit de liberté, pour se sentir exister tout simplement.

Il n'est même pas nécessaire d'aller loin. La plupart des vols ont lieu dans un rayon de 30 à 40 kms. Il n'est parfois même pas nécessaire de voler si l'on considère le cas extrême et paradoxal de ces constructeurs amateurs qui prennent plaisir à réaliser techniquement des machines capables de voler sans voler eux-mêmes.

« Moi je ne suis pas pilote, mais j'ai des avions dans la tête tout le temps, depuis tout petit. J'en faisais en bois à 7 ans...C'est faire qui m'intéresse, piloter aussi, mais surtout faire pour assouvir un rêve, car c'est un rêve au départ. »

Ici, c'est la dimension onirique du vol qui domine, l'essentiel consistant à se donner les moyens techniques de voler en imagination, potentiellement. On s'arrête au seuil de la réalisation du rêve comme pour le retenir, le conserver intact. Le rêve, le plaisir ne servent à rien, échappent aux contraintes industrielles et rationnelles de productivité ou de gain. C'est ce qui fait tout le prix de ces choses sans prix, non comptabilisables.

La dimension du plaisir introduit à son tour un autre rapport aux autres et aux choses. En marge de l'utilitarisme et de l'économisme ambiant qui mettent les hommes au service des mécanismes de l'économie plutôt que l'inverse, l'aviation dite amateur incarne avant tout un autre modèle d'échange. Autour de l'avion, du plaisir partagé à voler, s'échangent des compétences, des services, des expériences, se nouent des liens d'amitié, se construit du sens.

principal sur l'herbe et pendant un instant garde l'avion suspendu comme ça, aussitôt après la roulette de nez touche aussi le sol, à présent tu dois seulement freiner, un peu chaque fois, avec décision, freiner jusqu'au moment où ce sur quoi tu es assis et qui te porte, en ralentissant, ne sera plus un avion ». Del Guidice.D, *Quand l'ombre se détache du sol*, paris, Seuil, 1996.

« Je pense que le plus le club est important moins il y a de gens vraiment motivés. Ils se connaissent pas entre eux. Parce ce qui joue beaucoup c'est la camaraderie alors qu'on est trop nombreux... Puis il y a le mode de vie actuel. Les gens ont tendance à venir et à repartir aussitôt. Dans notre association, on a l'ancien chef de district. Il me disait avoir remarqué que les clubs qui ont des cheminées sont des clubs qui fonctionnent bien...C'est curieux comme réflexion... »

Cette référence triviale à l'univers domestique (la cheminée évoque naturellement la chaleur du foyer) est une indication précieuse sur le type d'échange qui se noue au sein de l'aéroclub. Chaque vol (et tous les types de vol) semble en fait reproduire cette institution fondatrice du lien social qu'est le don. A travers (c'est-à-dire dans, par, avec) un objet – l'avion -, nous rejouons ce geste fondamental. Le sociologue Marcel Mauss²⁹ a montré, il y a déjà bien longtemps, que l'échange était au cœur du lien social. La triple obligation de donner, recevoir et rendre maintient le lien entre les êtres. Une des caractéristiques de cet échange est que, relevant plutôt de la logique des sentiments que de la logique formelle, il admet le tiers exclu. Le don ne vaut que s'il est volontaire et obligatoire, intéressé et désintéressé. Un bien échangé est, au fond, inaliénable. Il appartient toujours au donateur et la dette n'est jamais annulée. « En effet, lorsqu'on donne quelque chose à quelqu'un, c'est comme si on lui disait : voici qui tu es pour moi, reconnais qui je suis pour toi. Un échange marchand ne revêt pas une telle portée intersubjective puisqu'il se définit au contraire par le fait qu'une fois l'échange réalisé, l'acheteur et le vendeur sont quittes. : la transaction modifie ce qu'ils ont mais non ce qu'ils sont. »³⁰

L'esprit de débrouillardise permet souvent de pallier au manque de moyens et parfois d'abaisser le coût des heures de vol. C'est aussi un moyen de se retrouver, d'agir ensemble et de tisser des liens de solidarité. A Autun les membres du club ont collecté les lampes tempête des fermes alentour pour monter un balisage de nuit qu'ils ont finalement réussi à faire homologuer. Dans un hangar à avions, une vieille 2CV est spécialement destinée à distribuer ces lampes sur le terrain. Ce « bricolage » a permis une bonne expérience du vol de nuit par les membres qui ont terminé dix-huitième au rallye national de la « nuit la plus courte ». A l'UPCF de Meaux-Esbly,

²⁹ Mauss M, *Sociologie et anthropologie*, Paris, PUF, 1950.

³⁰ Flahault.F, *Pourquoi faut-il limiter l'expansion du capitalisme*, Paris, Descartes&Cie, 2003, p.86.

les membres ont procédé de même en utilisant le matériau local, des pots de crème pour collectivité et de vieilles batteries automobiles³¹.

La marchandisation des échanges a profondément bouleversé la qualité des liens sociaux, mais la thèse d'un certain nombre de sociologues est que si, malgré tout, une certaine cohésion et des liens perdurent, c'est que l'échange tel que l'a décrit le fondateur de l'anthropologie française continue de s'effectuer à travers des activités parallèles aux sphères économiques de l'échange au sein desquels se construit de la reconnaissance réciproque, c'est-à-dire pour reprendre les termes de Mauss *du prestige et de l'honneur*.

Ainsi ce qui s'échange au sein de l'aéroclub, c'est du temps, beaucoup de temps donné contre de la reconnaissance. Au club d'Autun, le prestige ne vient pas de la richesse ostentatoire. Par exemple la présence d'un luxueux petit avion six places avec transpondeur d'un ancien directeur de DIM ne suscite aucune fierté pour le club alors que celle d'un avion construit à l'initiative d'un enseignant instructeur de l'IUT du Creusot est chargée de signification pour le club.

Ce qui réunit les instructeurs, chacun avec sa personnalité, c'est le goût de la transmission. L'instruction, c'est avant tout une « relation humaine » d'autant plus passionnante que l'origine des élèves est très diverse et qu'il faut pouvoir s'adapter, du plus jeune militaire qui veut faire carrière aux plus vieux qui veut, tout simplement, « se faire plaisir ». Ces derniers, on ne peut pas « les bousculer de la même façon ». Même si cette hétérogénéité sociale est en passe de s'effriter du fait de l'augmentation de l'heure de vol et de la diminution des aides financières accordées aux plus jeunes, elle demeure un élément central de cohésion à l'intérieur des clubs. On se retrouve autour de la passion commune pour l'avion qui fait office de « passe-frontières » à la fois physiques et sociales.

« Il y a un mélange de cultures formidable. On se fout de savoir si untel ou untel est médecin, ingénieur, boucher ou notaire. Evidemment quand on sort du club on voit qu'il y a des voitures haut de gamme et bas de gamme. Ce n'est pas un endroit où on vient s'afficher. C'est l'antithèse d'un club de golf. Ce n'est pas

³¹ « On vient d'obtenir une petite aide de la région pour la construction du hall d'accueil car pour le moment on a que le hangar. Parmi nos membres on a aussi le constructeur de chalets qui est d'accord pour nous construire ce hall gratuitement. A.J qui travaille dans le bois va de son côté fournir le bois de construction... » (Peyrelevade)

une activité réservée aux nantis comme on l'entend souvent dire. Mais l'aviation légère ne sait pas communiquer ça. »

On passe son brevet de base avec son instructeur. Celui-ci est totalement bénévole, recevant simplement un petit défraiement kilométrique. Que reçoit l'instructeur en échange ? «Le goût » de la « transmission du vol », et essentiellement l'estime, la reconnaissance », et le plaisir de maintenir au sein du club le goût de la camaraderie (comparable à celui qu'on a dans l'armée ») et « un type d'instruction basé sur la confiance ».

Un aspect qui a été moins souvent remarqué est que l'échange s'effectue au travers d'objets matériels. Les protagonistes du don ne s'échangent pas seulement des choses, ils construisent leur relation d'échange autour d'une matérialité qui, si elle peut être arbitraire, n'en est pas moins essentielle. Si le symbolique, c'est-à-dire ce qui ferait *in fine* la spécificité humaine, c'est l'échange, il faut ajouter que cet échange ne se déroule pas uniquement entre les hommes mais rappelle, à chaque prestation et contre-prestation, que c'est dans la nature, et avec elle que se tisse le lien social. Une des caractéristiques du XXème siècle est d'avoir permis à l'humain de rejouer ce fondement du lien social à travers la conquête d'une nouvelle dimension naturelle, et matérielle, l'air et le ciel. L'aéroclub est le témoin vivant de cette « autre » modernité.

2.3. De l'esprit de liberté à « l'esprit de clocher » : l'unité introuvable

Le revers de la forte inscription de l'aéroclub dans la vie locale se manifeste par un certain « esprit de clocher ». L'identité de chaque club se construit et se maintient souvent sur un mode exclusif, au détour d'une rivalité entretenue avec un ou plusieurs autres clubs, généralement les plus proches. Identité qu'on éprouve d'autant plus le besoin d'affirmer qu'elle dépend très souvent, comme on l'a vu, de la personnalité d'un seul homme et reste fragile pour cette raison. Identité rendue enfin précaire par la taille de certains clubs et les contraintes de plus en plus nombreuses qui pèsent sur eux.

« C'est un peu le village gaulois avec toutes ses conséquences. On dénigre facilement le voisin surtout si son activité est proche de la votre. Exemple à X où les avions ne sont pas toujours les bienvenus car c'est

un terrain exclusivement de vol-à-voile où l'avion n'est qu'un mal nécessaire (le remorquage). Mais le même constat peut être fait du côté du vol moteur. Ici sur la plateforme il y a plusieurs clubs mais si on se côtoie, on se connaît en fait très peu. Il y a des inimitiés dont les origines sont très anciennes.... »

« Beaucoup ont essayé de nous couler parce qu'ils voulaient le monopole. D'ailleurs il y a déjà eu des projets du même genre que le notre avec un groupe de pilotes à la Bourboule ou aux Courtilles. Toutes ces tentatives ont avorté à cause de ça (...) je vois entre Ussel et Eygleton, il y a une incompréhension totale et on ne sait même pas pourquoi. Je pense qu'ils ne le savent pas eux-mêmes. Le problème c'est la guerre des clochers. J'ai des copains qui ne comprennent pas que je pardonne... »

Les structures sont trop petites pour que cette opposition soit stimulante et efficace. La plupart du temps c'est au mieux un jeu à somme nulle. Mais la surenchère qui en résulte parfois peut avoir des conséquences plus négatives. Pour des raisons de prestige, certains clubs s'endettent inconsidérément en achetant des modèles d'avions beaucoup trop chers pour niveau de ressources.

Là où la coopération et l'association seraient sans doute préférables, des aéroclubs s'épuisent en querelles stériles. Chaque club cherche naturellement à se tailler la part du lion, mais dans un marché contracté et devant la multiplication des menaces cette politique semble présenter plus d'inconvénients que d'avantages. Le cloisonnement historique entre les différentes pratiques aéronautiques fait le reste. Certains clubs (grands et petits) -j'y reviendrai en seconde partie- ont pourtant choisi une autre voie, celle de la coopération et du refus de la ségrégation entre les différentes activités (ULM, construction amateur, vol-à-voile, aéromodélisme...). L'aéroclub de l'Est résiste ainsi aux forces centrifuges et rassemble toujours sous une même bannière ces différentes pratiques, ce qui lui permet de compter 400 adhérents d'avoir un certain poids face aux instances régionales. A l'autre bout de l'échiquier, un tout petit club comme celui de Peyrelevade délègue sa formation au club voisin d'Eygleton (Limousin) qui valorise de son côté la construction amateur.

Quoiqu'il en soit, ce manque d'unité – qui fait aussi toute la richesse et l'originalité du monde de l'aéroclub- a aussi des répercussions dans le cadre des négociations internationales, lorsqu'il s'agit de faire face à des fédérations beaucoup mieux structurées. La réglementation européenne actuelle, de facture très anglo-saxonne, retentit de ces mésententes.

2.4. L'aéroclub comme creuset de l'innovation technique et de l'esprit de sécurité: le cas de la construction amateur

Pour beaucoup la construction amateur demeure un vivier pour l'innovation technologique, un lieu de créativité sans commune mesure avec l'industrie. L'esprit de liberté, l'autonomie, l'hétérogénéité aussi bien sociale que professionnelle, qui règnent dans l'aéroclub constituent de puissants vecteurs d'innovation. L'extrême sophistication des techniques actuelles et le coût prohibitif des processus de conception industriels ne changeront rien à ce rapport qui est d'ordre qualitatif. Ce qui est innovant ne nécessite pas forcément beaucoup d'argent mais une indépendance et une ouverture d'esprit que la structure ultra légère du club garantit.

« Il y a la liberté d'entreprendre. En usine vous êtes contrôlés quand vous créez. Dans un bureau d'étude, si vous êtes dessinateur projeteur vous êtes soumis à quantité de contraintes...alors qu'un amateur il fait strictement ce qu'il veut dans la limite de ce qui est opérationnel. Il y a eu du plagiat. »

L'UACA compte ainsi parmi ses membres un ancien pilote d'essai inventeur du Head up display qui équipe communément les avions de chasse et devrait être réintroduit sur l'A380 après avoir été l'objet de vives polémiques dans les années 80. Ce n'est d'ailleurs peut-être pas un hasard –mais je laisse aux spécialistes de la question le soin d'y réfléchir- que la philosophie de ce dispositif de navigation aille à contre-courant de la tendance actuelle à l'automatisation. Le Head up Display laisse l'initiative au pilote (c'est-à-dire à l'humain), à l'extérieur, incarne une autre conception du vol aux instruments qui s'appuie sur le savoir-faire VFR plutôt qu'elle ne cherche à l'exclure. Nous aurons l'occasion de revenir sur ce point. Je sollicite seulement l'attention du lecteur sur un point. Ce type d'innovation, caractérisé par une certaine simplicité et beaucoup de pragmatisme, ne laisse-t-il pas entrevoir la marque de la culture propre à l'aviation amateur ?

Construire soi-même son avion en y consacrant des milliers d'heures, comme c'est le cas de nombreux constructeurs amateurs, consiste enfin à retourner aux sources de l'aviation, à régénérer en quelque sorte le rêve des origines.

« Ce qu'ils recherchent je pense c'est l'esprit pionnier. Refaire un peu le trajet des pionniers de l'aviation. »

Dans une certaine mesure, on peut également interpréter le transfert d'un certain nombre d'adhérents de l'aéroclub vers l'ULM ou le RSA³² (Réseau Sportif Amateur) comme l'expression du besoin de retrouver en même temps que la convivialité et l'hétérogénéité sociale propre à l'aviation amateur, la proximité à la technique qui conditionne l'une et l'autre. La commensalité dont nous avons parlé plus haut, l'esprit de camaraderie, ont pour point d'ancrage l'avion, c'est-à-dire, un objet technique. La construction d'un avion sollicite des connaissances et des savoir-faire extrêmement variés. Cela va de la menuiserie de précision, à la soudure, en passant par l'électricité et la mécanique moteur. Il y a derrière l'acte de construction un échange permanent d'expériences et de compétences qui contribue à maintenir les liens.

Il existe une corrélation entre le désintérêt croissant de nombreux adhérents pour la technique et l'affaiblissement des liens sociaux au sein des clubs. Il faut apprendre à penser les deux ensembles.

« Les années anciennes où les avions marchaient mal, où, les mécaniques n'étaient pas ce qu'elles sont, où pour faire une heure de vol il fallait faire quatre ou cinq heures de mécanique parce que ça ne tournait jamais rond, il fallait changer les bougies. Il y avait une obligation naturelle de participer et là on retrouvait tout le monde au même niveau, toutes les catégories sociales se retrouvaient au même niveau. Je pense que les gens qui ont besoin de bricoler existent toujours mais ils ne sont plus au club, ils sont au RSA là-bas. Parce qu'il faut les voir, avec des tourne-vis, et avec des pinces. Ils ont tous des engins qui ne sont pas des engins à jeter à la poubelle. Ce sont des gens qui ont leur avion à eux. »

A la différence du RSA, l'aéroclub est ici victime de l'obligation de n'utiliser que des pièces dûment certifiées et estampillées (dont la traçabilité doit ainsi pouvoir être assurée). Cela s'est non seulement soldé par une élévation des coûts de maintenance et du matériel (qui a, à son tour, renforcé l'hémorragie vers des structures moins coûteuses et moins contraignantes), mais a

³² « Donc il y a eu ce coup de frein supplémentaire et face au prix des heures de vol qui n'arrêtaient pas d'augmenter, ne serait-ce que parce les avions se sont compliqués, que les clubs sont soumis à des charges considérables, que les clubs comme ceux d'Annecy doivent vivre sur leurs propres moyens (avec zéro subventions), il y a eu ce développement de plusieurs catégories d'aviations légères, de moyens de les pratiquer. On pensait au départ que ça serait ce fameux vol à voile, qui fonctionne toujours mais qui plafonne. En fait les planeurs sont devenus tellement compliqués et tellement chers du fait qu'ils sont réalisés la plupart du temps en fibres de carbone ou en trucs comme ça....S'est surtout développée l'aviation amateur du type RSA. Il y a eu le développement de L'ULM, c'est-à-dire d'avions extrêmement simples....Vous savez on est allés rechercher la formule « pou » avec des réglementations très simples. Premièrement pas d'obligation de voler agréé, un champ suffit. J'ai un ami, le matin il vole avec son gros pou, le soir avec son pou moyen, entre sa ferme et ses tas de fumier, il vole et il est heureux, avec son moteur de pétrole, il fait des heures de vol à des prix qui défient toute concurrence. Ils ne sont pas soumis à des contrôles difficiles, par exemple à des obligations de suivre des visites 'Véritas' tous les six mois, des trucs comme ça. Ils sont pas soumis à l'imposition normale. »

contribué à éloigner l'adhérent lambda de la technique (la maintenance devenant une affaire de spécialistes) autour de laquelle se nouaient une grande partie des échanges. Pour beaucoup, l'avion est ainsi devenu un objet de consommation comme n'importe quel autre. La connaissance de son fonctionnement est devenue accessoire et ne nécessite, en tout cas, plus le même investissement qu'autrefois.

Cette tendance peut être perçue -et c'est sur ce point que nous voudrions insister pour conclure cette partie- comme contraire à la sécurité. Les activités techniques, mécaniques, de construction, parce qu'elles sont sociales, engagent des individus physiquement les uns vis-à-vis des autres, les responsabilisent, et constituent dans cette perspective un garde-fou efficace contre la banalisation du vol et les négligences qu'elle entraîne dans son sillage. La complexité des nouveaux avions, comme la multiplication des prescriptions, autrement dit la sécurité telle qu'elle s'écrit, semble faire obstacle à la sécurité telle qu'elle se fait au travers de rapports personnels, dans le partage d'expériences autour de l'objet technique. Car

« une personne qui a construit un avion sait ce qui se passe dans sa machine, comment ça vole. C'est nettement plus formateur. Elle est obligée de passer tous les problèmes en revue ».

« Avec le perfectionnement des machines, on a plus le même contact avec les avions. Les Piper club on les lançait à la main, donc on apprenait qu'un avion c'est dangereux, que ça peut faire très mal... »

Il existe, bien sûr, de nombreux facteurs permettant d'expliquer la désaffection vis-à-vis de la technique et les risques nouveaux que cela génère. Ce sera l'objet de la seconde partie. Notons simplement qu'il y a ici un enjeu de taille pour quiconque cherche à penser les évolutions du rapport contemporain à la sécurité.

DEUXIÈME PARTIE : DANS LES MAILLES DU MACRO-SYSTEME-TECHNIQUE **OU « L'INSÉCURITÉ RÉGLEMENTAIRE »**

Cette seconde partie cherche à comprendre le sentiment, largement partagé par les usagers de la petite aviation, que l'on essaie purement et simplement d'éliminer cette dernière. « On », c'est l'administration, la DGAC perçue comme une bureaucratie monolithique, éloignée des réalités et des préoccupations réelles de ses administrés, enfermée dans ses propres codes et procédures, sa phraséologie hermétique. Cette réaction épidermique constitue le point de départ (et en aucun cas le point d'arrivée) de notre questionnement. Que s'est-il passé pour qu'une institution, dont la finalité est de protéger (via l'émission de règlements et de normes mais pas seulement), produise au bout du compte autant de méfiance voire de défiance, d'incertitude, et pour finir, nourrisse un sentiment d'insécurité générale qui ne se réduit peut-être pas d'ailleurs qu'à un sentiment ? Quelque chose s'est passé dont nous essayons de rendre compte du point de vue des usagers.

Les explications et les significations que nous proposons renvoient à des données subjectives, aussi bien qu'objectives. En dernière analyse, il ressort qu'un règlement dont le sens n'est pas perçu, c'est-à-dire, qui n'est pas en prise avec la singularité du réel auquel il s'adresse, avec sa diversité, qui manque de cohérence ou semble pouvoir être révoqué à tout moment, est un remède qui peut être pire que le mal. Si piloter signifie se mouvoir dans un environnement aléatoire, en prenant des décisions (autrement dit en faisant des choix), les règles qui ôtent au pilote les moyens d'évaluer la situation, d'agir de manière autonome en s'appuyant sur un cadre relativement stable et durable, ont toutes les chances d'aboutir à une nouvelle forme d'insécurité que L.Robin, ex-président de l'UACA³³, nomme : « l'insécurité réglementaire ».

Le processus d'industrialisation en cours semble être largement responsable de cette situation, du décalage croissant observé entre les instances de réglementation et les usagers. Jusqu'où ce décrochage peut-il aller sans nuire aux uns et aux autres : aux usagers mis en demeure de respecter des règles qui contredisent et condamnent tout ou partie de leurs pratiques, à la

³³ Union des Aéroclubs Côte d'Azur .

réglementation enfin qui, à force d'abstraction, perd sa légitimité et se condamne à devenir « lettre morte » ? Telle est la question de fond à laquelle nous essayons de répondre.

A propos de l'industrialisation qui affecte tous les étages de la société contemporaine, I. Illich écrivait, dès les années soixante dix : « Chaque institution rationnellement planifiée dans un but technique produit des effets non techniques dont certains ont le résultat paradoxal d'amoindrir l'homme et d'appauvrir son milieu en réduisant sa capacité à se débrouiller. Je recherche l'explication de ce phénomène paradoxal qui apparaît lorsque le monopole radical exercé par le mode industriel de production donne à sa synergie avec la production autonome une valeur sociale négative ». ³⁴ Puisse cette recherche contribuer modestement à retrouver les bases d'un équilibre perdu entre ces différentes formes de production et ébaucher le trajet d'une « valeur sociale positive ».

Malgré ces entraves, nous verrons toutefois que la petite aviation ne cesse pas d'exister. Face à la professionnalisation, aux injonctions qui lui sont faites de se transformer en entreprise commerciale, celle-ci invente de nouvelles réponses. Il ne s'agit pas ici de nostalgie du passé ou de survivance, mais d'un effort constant pour conserver le sens d'une activité, et en deçà de ce sens, les conditions d'une sécurité faite par et pour des êtres humains. La recherche du sens, des motivations et de la passion qui anime les usagers de l'aviation amateur, se présente dans ce contexte comme la clé qui permet de comprendre la sécurité en train de se faire, d'aller donc bien au-delà du sécuritaire.

1. La réglementation à contre-sens : errances et incohérences

1.1. « Montrez-moi les papiers » : l'artisanat face au processus industriel.

Il est aujourd'hui très peu de domaines en mesure d'échapper au processus d'industrialisation et à ses contraintes. La possibilité de contrôler chaque étape du processus de fabrication d'un produit ou d'un service pour en assurer la reproductibilité s'impose un peu partout comme la seule voie dans un monde moderne et devenu, paraît-il, complexe. La certification de chaque étape selon un cahier des charges très précis (normes ISO) a évidemment pour objectif de rendre constant le processus de production, de réduire au maximum l'imprévu et l'incertitude.

Il a en revanche pour principal défaut ou revers d'homogénéiser les modes de vie, d'uniformiser les manières d'agir dans le sens d'un conformisme de plus en plus grand, d'une normalisation déresponsabilisante, chacun étant, peu ou prou, incité à se retrancher derrière les prescriptions. La conformité du réel au standard de la production industrielle s'opère donc parfois au détriment du réel lui-même, c'est-à-dire de la richesse, de l'hétérogénéité du réel. On attend de ce dernier qu'il corresponde à la description qui en est faite, au cahier des charges qui en a été dressé, autrement dit de qu'il confirme sa mise en forme papier.

C'est dans le domaine de la maintenance et du contrôle technique que se laisse le mieux appréhender ce processus d'industrialisation et le changement de mentalité qu'il induit dans les pratiques et les représentations.

« Maintenant ils veulent voir les papiers uniquement, l'avion c'est secondaire pour eux. Alors on paye une note uniquement pour une signature. Alors je veux bien qu'ils connaissent la personne, qu'ils savent à qui ils ont affaire, mais un coup d'œil ça ne serait pas plus mal. C'est venu petit à petit. Je pense qu'ils ont pris des personnes qui n'ont plus les connaissances requises...qui ont une connaissance papier principalement mais la mécanique...Il y a une dame en visite de contrôle d'un appareil qui s'est permis de monter sur l'aile d'un avion bois et toile. Par méconnaissance obligatoirement, il y en a qui créent des problèmes au niveau instrumentation, contrôle et ainsi de suite...parce qu'ils confondent CDNA et CNRA. Le CNRA est un certificat de navigabilité restreinte, l'avion vole, mais n'est pas en conformité avec la réglementation internationale. Au départ, on est partis du principe que le gars qui était capable de construire un appareil était capable de l'entretenir... »

« Au GSAC on a encore dans l'ensemble affaire à des techniciens compétents. Ils savent encore ce qu'est un avion. Mais on a beaucoup d'inquiétude au sujet de ceux qui les remplacent ou vont les remplacer. C'est un sentiment, mais on pense qu'ils vont être remplacés par des énarques qui ne connaissent que les textes réglementaires. La tendance c'est : 'montrez-moi le formulaire tel n°, vos bons de lancement, ceci, cela, alors qu'autrefois c'était : 'montrez-moi l'avion »

Les effets de ce processus sont d'autant plus dommageables qu'ils concernent ici un domaine d'activité encore largement dominé par le mode artisanal, qui s'appuie pour l'essentiel sur l'exploitation des ressources propres à chacun (autonomie individuelle et

³⁴ Illich I, op.cit.p.97.

sociale), l'inventivité, la débrouillardise, le partage des compétences, l'expérience, le sens de la situation dans ce qu'elle a justement de non reproductible. Pour prendre une image utilisée par L.Robin, c'est comme si l'on demandait à un grand cuisinier de se conformer aux normes en vigueur chez Mc Donald, alors que celui-ci se distingue précisément par la touche personnelle, le tour de main, le coup de patte, c'est-à-dire par ce qui échappe à la standardisation. La loi de la reproductibilité sous-tend enfin, celle de la prévisibilité. Or un monde prévisible n'a guère besoin de l'homme, si l'on retient comme définition minimale de ce dernier : celui qui sait agir dans un monde incertain, faire des choix devant l'inconnu.

Si l'on pousse à l'extrême le raisonnement, tout ce qui n'entre pas dans le cadre prédéfini n'appartient même plus au registre du réel, et ne mérite plus aucune espèce d'attention. Cela n'existe plus, devient pour cette raison invisible et échappe totalement à l'organe de gestion et de contrôle, ce qui pose de sérieuses questions pour ce qui concerne, par exemple, le domaine de la sécurité. Le contrôle de qualité tend à n'être plus que l'appellation usurpée et trompeuse, d'un contrôle qui n'est plus que de conformité.

« Ainsi des vilebrequins du Lycoming 10540 qui cassent par centaines alors que l'avion est parfaitement certifié ISO9000. »

La complexification administrative du processus de contrôle et de certification entraîne par ailleurs une surenchère des coûts, devant laquelle les petites structures associatives sont démunies. L'application de la norme conduit ainsi inexorablement à l'affaiblissement, puis à la disparition des plus petits ou au transfert vers d'autres activités encore épargnées.

« Chez Robin, la fermeture de la verrière est une fermeture de 2CV. On va chez un accessoiriste Citroën une fressure de 2CV ça vaut 35 F. Chez Robin ça vaut 450 F parce qu'il y a le tampon agréé aéronautique, c'est la même fermeture il y a même le logo Citroën sur le porte clé et le fermoir. Cela tue l'aviation parce qu'au niveau de la maintenance, du suivi de CDN, on a des visites obligatoires qui coûtent très très cher. L'ULM, le gars il entretient sa machine avec sa caisse à outil, il fait ce qu'il veut et ça ne coûte rien. »

1.2. Une réglementation inadaptée aux usages et aux pratiques : les petits clubs dans la tourmente

« Nous ne sommes pas contre la réglementation, mais contre les réglementations inutiles. Ces derniers mois, il y a eu une avalanche de restrictions qui finissent par dissuader bon nombre de pilotes. Nos observations n'ont pas été entendues, tout s'est fait sans concertation, les réglementations nous tombent dessus comme ça. On a l'impression que c'est plus du spectacle, pour rassurer le public. On se sent comme des bouc-émissaires, des parias. ».

Cet extrait d'entretien résume parfaitement l'état d'esprit qui règne actuellement dans le monde de l'aéroclub. Il traduit, bien sûr, une exaspération à son comble. Mais il met surtout l'accent sur deux points qui s'avèrent être de la plus haute importance. Premièrement, les griefs ne concernent pas la réglementation en elle-même. Ce qui est explicitement dénoncé ici, ce n'est même pas la sur-réglementation au sens purement quantitatif d'un excès de règles, mais plutôt l'inadéquation des dites règles avec les besoins réels. Un lien, implicite, est ensuite établi entre cette inadéquation et l'intention d'exclure la petite aviation, la volonté de la mettre hors jeu (qu'exprime les termes de « bouc-émissaire » et de « paria »). Ce sentiment d'être exclu, d'être condamné à terme à disparaître, fait écho à la réalité du processus d'industrialisation décrite plus haut et dont les nouvelles réglementations sont pour ainsi dire la traduction. Observons maintenant dans le détail comment agit la réglementation, en quoi atteint-elle l'essence même de l'aéroclub.

Commençons par la forme. La nouvelle réglementation JAR/FCL est rédigée dans un style abscons, abstrait et technique³⁵ qui ne semble pas tenir compte de la spécificité de l'aéroclub ou reflète tout simplement une méconnaissance des usages et des pratiques de celui-ci.

« Si quelqu'un est capable de me lire les JAR/FCL dans le texte....alors là...On a l'impression que l'administration française veut se montrer la bonne élève du peloton en retenant l'interprétation la plus contraignante des textes. »

³⁵ « Donc la réglementation, s'il y a un malaise qui est vraiment grossissant depuis quelques années c'est 99 la charnière avec les fameuses JAR/FCL. Il y a 26 pays qui font partie des JAR. On a un règlement qui est en anglais et on voulu le traduire en français. On s'est aperçu alors qu'il y avait plein de vides juridiques. La grosse bagarre entre le droit anglo-saxon où ce qui n'est pas écrit est autorisé et puis le droit latin où quand ce n'est pas écrit c'est défendu. Donc quand on a traduit en français on a fait des ajouts. Ce n'est pas la traduction normale. Un exemple. En Angleterre on appelle terrain contrôlé le terrain qui dispose d'un agent avec une radio portable, même s'il est en train de se faire bronzer sur l'herbe. En France, un terrain contrôlé ce n'est pas ça du tout, c'est un terrain avec une tour de contrôle, des contrôleurs agents de l'Etat... » (Aéroclub de l'Est). S'agit-il d'un simple problème de traduction (puisque ces textes ont été initialement rédigés en anglais) ou d'un problème beaucoup plus ardu et profond dans lequel intervient la variable culturelle. Je pense aux malentendus et aux confusions qui découlent de la difficulté à prendre en compte l'hétérogénéité culturelle lors des négociations internationales. En fait, ces deux niveaux sont sans doute

Le fait que ces textes ne s'adressent pas à une population homogène et professionnalisée semble avoir été négligé. Or, comme il a été dit plus haut, l'aéroclub est encore un lieu de mixité sociale, même si cette réalité tend à s'effacer.

« Et puis il n'y a pas de raison de faire de l'élitisme en matière d'aviation. On l'a fait trop longtemps et on le fait encore de trop. Il y a plein de jeunes et de moins jeunes qui veulent accéder à l'aviation et il n'y a pas besoin d'avoir un coefficient en mathématique ou autre, de parler l'anglais couramment, pour pratiquer. Dans certains cas c'est indispensable mais là ça ne l'est pas. On est en train de tuer un vecteur d'enthousiasme ». (Nancy)

« Maintenant on a l'impression que pour être instructeur il faut être ingénieur. » (Fréjus)

De nombreux clubs ne comptent pas parmi leurs adhérents de pilotes professionnels capables de jouer le rôle de traducteur. De ce point de vue, les petits clubs paraissent les plus vulnérables.

« Pour l'UACA, les JAR/FCL n'ont pas fait une grosse différence par ce qu'on est un grand club. Ça n'a pas été un changement radical. Le cycle de cours théorique collectif on le faisait déjà. Par contre ça a posé beaucoup de problèmes aux petits clubs qui ont une structure plus artisanale. »

Mais les divergences ne concernent pas que la forme, loin s'en faut. En règle générale, ce qui ressort est un décalage constant (presque un décrochage) entre la teneur des textes et la réalité de l'usager lambda, ses pratiques et ses motivations.

« C'est ça surtout. Ça coince énormément. Il y a des gens qui ne demandent par exemple qu'à voler dans un secteur. Ces gens là connaissent leurs limites. Par exemple ils vont tourner sur deux trois terrains et ils s'en tiendront là. Ils n'iront pas sur un grand terrain, mais on exige d'eux les mêmes connaissances qu'un pilote de ligne. C'est là que ça ne va plus. Je pense que sur un grand terrain c'est fonction des contrôleurs. Mais par exemple tel type d'avion se trouve à telle hauteur et un petit avion peut-être en dessous sans qu'il y ait de risques ; et lorsque le contrôleur lui demande de s'intégrer qu'il le fasse, en principe ça marche très très bien.

C'est une question de parapluies car dans certains coins il y a des parcours imposés ce qui est même dangereux puisqu'on concentre un tas de petits avions. Et puis il y a pas mal d'endroits, même ici avec les militaires, où on est limités assez bas. Le maxi auquel on peut monter lorsque les zones sont actives, c'est

imbriqués, une mauvaise traduction étant le reflet d'une incompréhension plus essentielle. Il serait utile de mieux comprendre le processus d'élaboration des textes réglementaires par une étude approfondie des conditions dans lequel celui-ci se déroule.

1400 pieds, alors ça ne fait pas beaucoup, parce qu'on a des endroits à 3000 pieds ici. Tout ça n'incite pas beaucoup les jeunes à continuer. J'en ai connus qui attaquent et qui arrêtent, avant le brevet. Ca fait beaucoup, c'est trop complexe. » (Peyrelevade)

« Un exemple tout simple. On a de super radars, les militaires, les civils...Moi j'organise des rallyes aériens au niveau national voire international et l'année dernière je faisais une navigation dans la région centre de la Lorraine avec un petit avion et je volais à 500 pieds. J'étais en contact permanent avec Nancy-Hochet ou avec Falbourg et malgré mon transpondeur allumé sur 6000 ou 7000, je ne sais plus trop, on me demandait sans arrêt où j'étais parce qu'ils étaient incapables de le savoir. La preuve que je n'ai pas besoin d'eux. En fait c'est très sophistiqué mais ça ne sert pas forcément à grand chose pour notre petite aviation. En plus je volais pas avec un avion en bois, c'était un DR400, un avion moderne. Le mieux c'est de tout couper, transpondeur, radio, personne ne sait qu'on est là et on fait ce qu'on veut. Mais pour la sécurité, on veut montrer qu'on existe, qu'on est là donc on met en marche tous nos instruments. Mais c'est finalement une contrainte...Il y a des choses un peu aberrantes, et on est pourtant dans un système très sophistiqué. » (Nancy)

Ces évolutions tendent à exclure une partie des usagers de l'espace aérien, ceux dont le « profil » n'est pas conforme au modèle de l'aviation industrielle. Les « petits », bien sûr, à qui l'on ôte peu à peu l'autonomie en leur refusant, par exemple, le droit de qualifier (tester) les élèves qu'ils ont passé des heures à former. Lorsque que l'on connaît l'intensité du lien qui unit l'apprenant à son formateur en aéronautique, on ne peut qu'être surpris d'une telle décision³⁶.

« Après les JAR/FCL on a imposé, pour pouvoir faire de la formation de pilote privé, que l'instructeur ait la licence professionnelle. Avant vous étiez pilote privé, vous alliez faire un stage d'évaluation à Grenoble et vous pouviez faire de la formation, être instructeur. Il n'y avait pas besoin d'être pilote professionnel. On a lutté contre ça et on vient d'obtenir le retour en arrière. Ca veut dire qu'avec les JAR/FCL, on a voulu hausser le niveau des instructeurs, savoir comment fonctionnent les systèmes de sécurité d'un airbus, etc. Un niveau dont nous n'avons absolument pas besoin pour faire une formation pilote privé. Nous sommes tout à fait favorables au développement de la compétence, parce qu'on veut former des pilotes sûrs mais est-ce qu'il est nécessaire de savoir commence marche la pressurisation au niveau 300 ? je ne suis pas sûr. » (Nancy)

³⁶ « On ne peut plus qualifier quelqu'un qu'on a formé ! C'est le district qui décide maintenant. Alors tous les copains commandants de bord ils sont testeurs aujourd'hui (FE : Flight Examiner suivant la nouvelle terminologie). On nous a retiré quelque chose qu'on a gagné au fil des ans et avec notre argent. Ca signifie que l'administration n'a pas confiance en nous puisqu'elle nous retire le FE. C'est comme si l'éducation nationale nous retirait le BAC dix ans après l'avoir obtenu. Moi, j'ai 8000 heures de vol et ça ne veut plus rien dire... » (Fréjus).

Mais, de manière plus générale, semblent devoir être éliminés du processus de sélection des usagers du ciel, tous ceux qui ne montrent pas d'aptitude particulière à penser abstraitement le pilotage d'un avion. Au bout du compte, la cible semble être l'humain lui-même, ou du moins un certain type d'humain, l'humain fait de chair et de passion.

Les nouveaux textes réglementaires apparaissent parfois comme les supports d'un formatage humain et social autant que technique. L'intellectualisation constitue le curseur de ce processus de normalisation dont la finalité semble être d'éliminer les autres usages possibles de l'avion. Cela remet fondamentalement en cause les valeurs de « camaraderie », de « convivialité », « d'échange » et de « diversité » qui structurent de l'intérieur la petite aviation.

« En même temps la réglementation, elle est faite pour tout le monde...il y a pas d'étages. C'est-à-dire que nous club de 250 membres vol moteur, plus 120 en vol-à-voile plus 30 en ULM plus 40 à l'aéromodélisme ça fait 400 membres. Donc c'est une grosse structure, donc c'est une gestion d'entreprise au niveau des biens, des personnes, des salariés, et puis il y a le petit club dans un coin qui a un Jodel 112 deux place et puis un autre...les problèmes ne sont pas les mêmes et les comportements sont différents. Il ne faut pas tuer cette aviation là, il ne faut pas tuer ceux qui construisent leurs avions, qui mettront dix ans à construire leur avion. Il faut laisser la possibilité à tout le monde à son niveau. »

1.3 Les inconvénients sans les avantages : restrictions, zones réglementées et appropriation de l'espace aérien.

Un principe similaire d'exclusion prévaut également au niveau du découpage et de la répartition de l'espace aérien. En fait, on assiste à une multiplication des zones et des espaces réglementés. Plutôt que de multiplication, il conviendrait mieux de parler d'empilement ou de sédimentation, les nouvelles restrictions venant s'ajouter aux restrictions antérieures sans les annuler. Peu à peu, l'espace traditionnellement occupé par la petite aviation (VFR) se réduit à « une peau de chagrin ».

« Il faut savoir que l'espace aérien c'est quelque chose de grand, c'est haut, c'est large, il y a de la place, aujourd'hui dans cet espace de liberté qui appartenait à tout le monde, aujourd'hui il n'appartient plus à tout le monde. La crise d'aujourd'hui c'est qu'on a voulu réglementer énormément de choses donc l'avion

n'a plus cet esprit de liberté, c'est devenu très contraignant. Alors il y a les militaires qui prennent une grosse part pour leur entraînement, il y a les espaces un peu plus haut avec l'aviation commerciale, et puis après les zones réglementées...Aujourd'hui, la crise c'est ça. C'est des zones réglementées pour la sécurité, vous connaissez le fameux problème avec Vigipirate...donc c'est ça. Donc les espaces réglementés grossissent de plus en plus, c'est ce qui fait qu'on passe entre des petites zones, ça devient de plus en plus compliqué. Alors il y a beaucoup de gens qui pensent qu'on est en train de nous prendre cette liberté de circuler alors qu'on a des avions de plus en plus modernes, ce ne sont plus des biplans de la guerre de 14, il y a des transpondeurs, des radars secondaires, on est détectés, on sait où on est...il y a des radios, des instruments de radionavigation et ça coûte beaucoup d'argent, les clubs sont obligés d'investir pour moderniser les avions et on leur donne de moins en moins de place pour circuler....alors si on voulait tuer l'aviation on ne ferait pas mieux que ce qu'on fait aujourd'hui ».

Le sentiment largement partagé par les usagers est que ce processus est unilatéral, autrement dit qu'il affecte toujours les mêmes (au bénéfice de l'aviation commerciale). L'appropriation de l'espace aérien par l'aviation militaire et commerciale est vécue comme une véritable spoliation, une expropriation légale contre laquelle on se sent impuissant. Cette tendance, déjà lourde de conséquences, se développe enfin dans un climat de spéculation immobilière qui touche de plein fouet les terrains situés à proximité des zones urbaines.

« L'appropriation des espaces et des terrains se fait toujours à sens unique. C'est l'exemple de Saint-Cristol. Après la désaffectation du terrain militaire, on a essayé d'utiliser la piste mais on a pas reçu l'autorisation. Elle va être perdue. On nous supprime des terrains, on se fait chasser d'aérodromes où on était jusqu'à présent admis... »

L'incohérence dans l'application de certaines restrictions d'espace émises depuis les attentats du 11 septembre n'a fait enfin que renforcer le sentiment qu'une intention de nuire préside aux nouvelles réglementations. Cet événement a d'ailleurs joué, sans mauvais jeu de mot, un rôle de détonateur. En s'adressant sans aucune espèce de distinction aux différentes populations d'usagers, les restrictions ont révélé soudainement l'inanité de la règle dès lors que celle-ci ne s'enracine plus dans une connaissance du réel.

« Un exemple. On parle de sécurité et on crée des zones réglementées temporaires, par exemple les centrales nucléaires, on a décidé que 5kms autour des centrales nucléaires et 1km au-dessus on ne pouvait pas y aller. Alors que quand un petit avion de 700kgs ira taper une centrale il y aura juste deux morts, les deux occupants de l'avion, ça ne fera même pas une tâche de peinture sur le mur. Le gars qui veut faire un attentat sur une centrale il n'a pas besoin d'autorisation, il va prendre un avion ou un ULM avec un bidon

d'essence ou autre chose et il le lâchera au-dessus. Donc elle sert à quoi cette zone réglementée. De toute façon les enceintes de confinement sont conçues pour résister à l'impact d'un gros porteur. Alors dans la réglementation, on vient gêner le petit, c'est facile. On bloque l'aviation privée pour ça, mais ça ne gêne pas les gros porteurs, les gens qui font du commerce de passagers... »

La logique sécuritaire à l'origine de ces mesures montre bien la part d'arbitraire qu'elle comporte. Destinée à rassurer l'opinion contre des menaces mal définies, par définition imprévisibles, elle s'applique aveuglément à des réalités qu'elle connaît mal et génère des situations potentiellement porteuses de risques nouveaux (comme c'est le cas lorsqu'elle contribue indirectement à vider la règle de son sens).

« Il y a toute cette accumulation de contraintes réglementaires, les zones réglementées, interdites temporaires ou définitives. Dans la foulée du 11 septembre, il y a eu la création de zones autour des centrales nucléaires. On a vraiment le sentiment de leur inutilité flagrante. On donne une amende de 15000 à 45000FF au contrevenant...ça doit beaucoup terroriser les terroriste ça ! (...) Ce n'est pas tout. Pour des raisons de sûreté, il faut maintenant déclarer au CDC une « intention de vol pour aller par exemple de Cannes à Cuers. Mais ce n'est pas nécessaire pour aller de Fayence à Cuers...Il suffit donc d'aller de Cannes à Fayence puis de Fayence à Cuers (où il n'y a pas de Notam) pour échapper à ce contrôle ! Où est la logique ? »

Les usagers de la petite aviation ne se résignent pourtant pas et, devant cette situation, proposent par exemple que l'on rétablisse un certain nombre de médiations considérées comme une condition indispensable de la sécurité.

« une chose qui manque dans la culture aéronautique, c'est que celui qui pratique une activité ne veut pas savoir ce que pratique l'autre. Je m'explique, chacun vit dans son univers et son professionnalisme. Les commandants de bord en ligne ils sont dans leur couloir, ils sont protégés, les militaires dans leurs mirages, ils sont normalement protégés. Ils n'ont pas besoin de faire attention à l'extérieur parce qu'ils sont super encadrés. (...) Il faut partager l'espace, qu'on apprenne ce que font les autres. On ne se connaît pas assez et on ne se respecte pas assez. Cette concession on ne l'accepte pas surtout les professionnels qui se disent de toute façon « les petits »

1.4. La disparition des médiations : bureaux de pistes, météo, « Véritas »

Ce dernier point met en lumière un fait qui mérite toute notre attention. La pertinence de la règle est proportionnelle aux médiations sociales qui permettent de la traduire dans la réalité locale. Sans l'office de ces médiations, sans le travail de conversion qu'elles opèrent entre le terrain et la réalité abstraite à portée générale des règlements, ces derniers ont toutes les chances d'être inapplicables. Or ces médiations ont, ces dernières années, soit été supprimées, soit été remplacées par des automatismes (météo), soit encore été rendues inopérantes par les nouvelles procédures (cas du contrôle technique GSAC). Commençons par la dernière. Le changement de statut juridique du bureau « Véritas » a modifié la teneur des relations que les inspecteurs de ce même bureau entretenaient avec le terrain. L'administration semble avoir négligé ou simplement perdu de vue la qualité de médiateur de ces derniers. Leur fonction ne s'est jamais réduite au contrôle de conformité. Véritable réservoir d'expérience, ils servaient de référence aux aéroclubs. Leur connaissance élargie du domaine technique, leur facilité à circuler de club en club, faisaient d'eux des colporteurs d'informations idéaux, des vecteurs essentiels du retour d'expérience.

« Les inspecteurs Véritas avaient des connaissances qui leur permettaient de donner des conseils aux mécaniciens des ateliers d'entretien qu'actuellement ils ne donnent plus rien. »

Ils contribuaient également - et ceci est loin d'être marginal - à rompre ou à empêcher l'isolement des clubs, qui constitue, nous l'avons dit, une tendance propre à leur inscription dans le local. Par l'intermédiaire des inspecteurs, c'est donc une réalité plus globale qui prenait forme et sens aux yeux des usagers situés en bout de chaîne.

L'affaiblissement de cette fonction s'inscrit dans le contexte de la fermeture des bureaux de pistes et de l'automatisation du service météorologique. Or, dans ces deux cas, nous avons affaire à des médiations sociales de la première importance. Le prévisionniste ne se contentait pas de délivrer des informations brutes sur la météo, il les actualisait en fonction des appels reçus et surtout les traduisait à un public de non spécialistes, par nature hétérogène. Le service n'était pas seulement personnalisé ou plus humain, il prenait en compte les spécificités locales ou régionales, ce qu'un système centralisé ne fait pas.

« A une époque, on pouvait contacter le centre météo le plus proche par téléphone, maintenant on ne peut plus ou alors ici pour la région c'est Toulouse. Avant on contactait, soit Clermont soit Limoges. Vous aviez affaire à un prévisionniste. Vous lui communiquiez le parcours que vous vouliez suivre et il vous

donnait les renseignements de vive voix, c'était humain. Tandis que maintenant, vous faites ça par fax mais vous n'avez pas vraiment de renseignement explicite et en plus pour quelqu'un qui ne voyage pas souvent c'est incompréhensible car c'est tout exprimé en symboles ; pour avoir tout dans la tête c'est impossible. Vous êtes obligé de prendre un petit bouquin pour tout décrypter alors qu'avant c'était résolu en cinq minutes. »

Il n'y a qu'à consulter le cahier de doléances mis à la disposition des utilisateurs du système automatisé « Olivia » pour comprendre ce qui a été perdu en route. La difficulté naturelle à communiquer avec un automate est redoublée par la quantité et la technicité des informations communiquées. L'utilisation de tels systèmes suscitent souvent désarroi et découragement³⁷. Est-ce bien l'objectif recherché, cela va-t-il dans le sens d'une plus grande sécurité ? Du coup, pour prendre connaissance des conditions météo sur un parcours, il est souvent plus commode et efficace de contacter directement un proche domicilié près du lieu d'arrivée.

A l'ère du tout informatique, de la communication et de l'hyper-complexité, tout cela peut bien paraître dérisoire et quelque peu désuet. Prenons néanmoins garde à ce que cette belle complexité ne repose pas sur des pieds d'argile, de ne jamais oublier qu'elle s'adresse à des humains. Il n'y a pas dans ce domaine de hiérarchie entre le passé et le présent, entre le neuf et l'ancien. Les médiations sociales dont il est question ici ne sont pas devenues obsolètes du fait qu'il serait aujourd'hui possible de se connecter les uns aux autres techniquement. Les médiations sociales concernent un autre niveau de réalité et de connaissance, irréductible à l'informatique aussi sophistiquée et utile soit-elle par ailleurs. Ce niveau, c'est celui du contexte, du choix et du sens, la zone dans laquelle les hommes pensent avec leur corps et leur cœur autant qu'avec leur cerveau.

1.5. La légitimité de la réglementation à l'épreuve du processus de mise en conformité ou « l'insécurité réglementaire »

Le plus grand défi auquel semble donc avoir à faire face l'actuelle réglementation est celui de sa légitimité. Qu'est-ce qu'un inspecteur technique, qui perd de vue l'avion de métal et de bois,

³⁷ « C'est bien de faire des dépenses pour moderniser, mais veillez à ce que vos appareils marchent !! Aujourd'hui c'est l'imprimante qui ne fonctionne pas. Dans cet aérodrome, si l'on est pas pilote professionnel on ne peut pas avoir de météo.

peut avoir à apprendre à celui qui vole avec ? La préférence de la plupart de nos interlocuteurs pour l'appellation « Véritas » (au lieu de GSAC) est, à cet égard, significative. GSAC (nom donné à l'actuel service du contrôle technique) est un acronyme qui désigne une réalité abstraite et étrangère au terrain de la petite aviation. Cette nouvelle désignation marque un changement au sein de l'institution elle-même, puisqu'elle désigne le passage à un groupement d'intérêt économique (qui découle du processus d'industrialisation décrit plus haut). Or, si « Véritas » a un sens, GSAC n'en a pas, ou est en passe de le perdre. Il ne s'agit pas que d'une question de forme ou de sémiotique, car la forme est indissociable du sens. De manière implicite, « Véritas » évoque encore quelque chose qui est inscrit dans l'ordre de la vérité, dans la recherche de la vérité davantage que dans celle de la conformité, un rapport de confiance entre ces médiateurs de l'administration que sont les inspecteurs techniques et les usagers³⁸. Un inspecteur, qui connaît la mécanique, qui connaît l'avion, est légitime dans ses demandes et ses recommandations. Cela va de soi mais, de toute évidence, pas pour tout le monde. Le processus de mise en conformité s'apparente parfois à un processus de dé-légitimation.

L'efficacité d'une règle se mesure pourtant à sa légitimité, c'est-à-dire, à l'utilité et au sens que lui reconnaissent ceux à qui elle s'adresse. Cela ne signifie pas qu'une règle, jugée inutile ou incohérente, ait toutes les chances de ne pas être appliquée. Une norme peut être appliquée sans que cela préjuge de son efficacité, car il existe mille manières de l'appliquer. Sans la conviction de la part de l'utilisateur qu'elle repose sur une connaissance précise des faits, sans fondement dans la réalité vécue et l'expérience concrète, elle se bornera à un savoir théorique indépendant de la situation. Elle peut être reproduite, au sens propre du terme, à la façon dont un élève reproduit une règle sans savoir l'utiliser en contexte, machinalement. Elle sera le plus souvent oubliée, tant son rapport avec la vie et l'activité réelles de l'utilisateur est difficile à établir.

« Il y a des pilotes au jour d'aujourd'hui qui décollent dans le ciel et qui ne se sont pas encore souciés de l'évolution de l'espace aérien. Parce qu'ils n'ont pas l'habitude de faire des voyages et malheureusement à force de trop réglementer l'espace aérien, tout pilote, même celui qui pilote le plus souvent, on est souvent en infraction. Pas volontairement, sans le savoir.

Vous incitez donc les gens à partir sans météo. Vous voulez qu'il y ait des morts ? » (Cahier de doléance « Olivia », aérodrome de Cannes-Mandelieu).

³⁸ « Ca se passe bien avec les gens de la DGAC avec lesquels on est en contact comme les inspecteurs. Mais au niveau central, la DGAC, comme toutes les bureaucraties, c'est un peu un état dans l'Etat ».

Quand on veut faire un vol de navigation en avion léger aujourd'hui, il faut un dossier météo, consulter tous les Notams, les Notams de FIR et tout, c'est inimaginable, consulter les cartes de terrains sur lesquels on va, consulter tous les sup AIP parce qu'aujourd'hui il y en a une flopée, et ce représente pour un pilote qui vient voler de temps en temps deux heures de boulot avant de faire de l'avion. Alors comme c'est compliqué bien souvent les gens ne font pas tout ça. Ils montent dans un avion, ils vont faire un petit tour. Et puis le gars, il se dit, je vais pas loin, c'est le week-end, et puis finalement il se dit, tiens je vais aller un petit peu plus loin et c'est là qu'il se met en infraction parce qu'il n'avait pas préparé son vol. C'est très compliqué le vol VFR, c'est beaucoup plus compliqué. En VFR, on prépare sa navigation, on dit là je peux pas passer dedans, là je passe en dessous, et puis là il faut que je contourne, et puis là il faut que je contacte...et malgré ça on a très très peu d'accidents. C'est là que je ne comprends, on est très peu accidentogènes.»

Une fois encore, c'est peut-être moins la quantité de réglementation qui suscite le plus de problèmes, que le niveau d'abstraction auquel elle se trouve par rapport au réel et aux besoins des usagers. Ce découplage est encore accentué et accéléré par la disparition progressive (par mesure d'économie ?) des médiations (météo, inspecteurs expérimentés...), qui maintenaient la DGAC dans une certaine proximité avec les usagers. Il a fallu attendre la disparition programmée de ces médiations pour comprendre leur utilité, celle de relais, de passeur ou de traducteur de la réglementation. D'où une certaine « insécurité réglementaire », un décalage croissant entre la règle et les possibilités de l'appliquer.

« Il y a un énorme problème de communication. En 1999 certaines dispositions des textes entraient en application mais les modalités pratiques n'étaient pas définies. Les districts devaient appliquer localement les textes et chacun les interprétait à sa manière d'où certaines distorsions. Il y a eu des périodes où les instructeurs (surtout les testeurs) fonctionnaient en étant pas en règle dans la mesure où on ne savait pas ce qu'il fallait faire pour être en règle (...) La DGAC a installé des sites internet mais ce n'est pas pour ça qu'on communique mieux. Il y a une confusion permanente entre communication et fourniture d'informations. »

Les usagers de la petite aviation comprennent parfaitement -pour la simple et bonne raison que cela les affecte directement- qu'un processus est à l'œuvre qui tend à les exclure. Ce qu'ils ne perçoivent pas toujours, ce sont les origines de ce mécanisme d'exclusion. Le réflexe consiste à s'en prendre à ce qui est le plus visible, à savoir, l'instance chargée d'élaborer les règlements. Or, il y a tout lieu de penser que la nouvelle réglementation ne fait que traduire un processus qui la dépasse elle-même :

l'industrialisation et, nous allons le voir dans un instant, la croissance des grands systèmes techniques.

La crise que traverse le monde de l'aéroclub dans son rapport avec les instances de réglementation serait donc –ce n'est là encore qu'une hypothèse qui attend d'être vérifiée– la traduction d'une crise dont la source se situerait bien plus en amont: celle de l'institution de l'aviation civile. L'insécurité réglementaire recouvre dans ce contexte une autre signification : l'incertitude de l'institution elle-même face à son avenir. A propos du GSAC, L.Robin fait encore remarquer que

« selon les interlocuteurs, les choses ne sont pas interprétées de la même manière. Il semble qu'une grande latitude d'interprétation soit laissée aux individus. L'administration –ajoute-t-il– ne décide de rien et laisse à ses agents le soin d'interpréter à leur façon. Les programmes d'entretien avaient par exemple une certaine cohérence. Il y a trois ans on nous a demandé de concevoir nos propres programmes sans nous dire comment. Puis on nous a ensuite demandé de ne rien faire pour nous demander à nouveau de les élaborer. Tout cela en l'espace de trois ans....Du côté DGAC, ces tergiversations s'expliquent peut-être par la constitution prochaine d'une agence européenne style FAA...Il y a une inquiétude sur sa pérennité, une sorte de crise d'identité... ».

Les incohérences observées ne font peut-être que révéler les incertitudes et les attermoissements d'une administration confrontée à un déplacement du pouvoir décisionnaire. Si la règle n'est plus en phase avec la société, c'est aussi en raison du fait que les instances nationales et étatiques, ont en partie perdu le contrôle des flux (dont la logique est extra-territoriale) dont on leur demande de traduire la logique propre sur le terrain. Dans un article récent consacré à ce thème, le sociologue Z.Bauman écrit que « les forces étatiques, coupées du flux global, fixées et immobilisées par leur souveraineté et leurs responsabilités territoriales, doivent rechercher des solutions locales à des problèmes produits au niveau mondial. Ces problèmes sont générés dans l'espace des flux mais doivent être abordés et traités dans l'espace des lieux. »³⁹

Mais il s'agit déjà d'une autre recherche, celle qui devra s'intéresser aux évolutions du monde méconnu de la réglementation, aux lignes de force qui le traversent, le structurent ou le déstabilisent.

³⁹ Bauman.Z, « Une planète pleine et sans espace », *Libération*, 21 juillet 2003.

2. De l'espace artificiel du Macro-Système-Technique aéronautique au risque sécuritaire

2.1. Croissance du MST, fiabilité et déresponsabilisation

Ainsi que nous le suggérons en première partie, les prémices de la crise actuelle remontent aux années soixante-dix, qui marquent l'essor du vol aux instruments (IFR) et de l'infrastructure conjointe à sa réalisation. La professionnalisation du pilotage, qui conduit à réduire de plus en plus le domaine propre à l'aviation amateur, est la conséquence directe de la complexité croissante des dispositifs mis en place pour assurer le contrôle de l'espace aérien, c'est-à-dire, du maillage de plus en plus serré du territoire. Cette crise est donc le résultat du processus d'intégration de la petite aviation au Macro-Système-Technique aéronautique qui constitue, de son côté, une réalité à la fois matérielle (une infrastructure) et idéale (une conception de ce que doit être l'aviation).

« Moi je me souviens qu'on montait dans un Jodel en disant tiens je vais boire un coup à Lyon, on partait, on arrivait sur Lyon, on regardait, on voyait rien et on se posait comme une fleur sur la grande piste. Il se posait un super constellation à neuf heures du matin, un DC4 à quatre heures de l'après midi et c'est tout... La multiplication des transports aériens, de l'aviation militaire, même des petits avions ont fait que la carte de France... Il faut faire des quantités de virages, de montées, de descentes qui nous sont imposées pas la circulation aérienne pour aller d'un point à un autre. La vie d'un pilote privé est devenue extrêmement pénible. Je me souviens avoir passé mes brevets radio il y a à peu près cinquante ans, il y avait un opuscule de dix pages. C'était suffisant. Maintenant c'est devenu extrêmement difficile. Il faut connaître ou reconnaître l'anglais, les instrumentations sont plus difficiles, il y a des tours de contrôle partout, il y a des impératifs, le contrôle des brevets est plus difficile et ça c'est au détriment d'une certaine aviation de tourisme que certains auraient voulu très libre. »

L'inadéquation de la réglementation avec les pratiques réelles des usagers de l'aéroclub reflète pareillement l'emprise du Macro-Système-Technique sur la manière dont nous nous représentons le réel. Cette emprise comporte un certain nombre de dangers que nous allons essayer maintenant de mieux cerner. La notion de Macro-Système-Technique constitue un puissant moyen de penser à l'unisson (donc de leur donner un sens) des évolutions trop souvent présentées comme disjointes ou comme n'ayant aucun lien entre elles. Désapprentissage des règles du vol VFR, phénomènes de focalisation sur les instruments de bord, perte de conscience du réel (de la troisième dimension), petits oublis qui concernent le plus souvent les règles de

base... constituent autant d'indices d'un même phénomène, celui du développement d'un espace-temps artificiel (celui que construit le MST) qui nourrit l'illusion d'un affranchissement vis-à-vis des contraintes réelles.

Ce qui se produit sous nos yeux, sans que nous ne soyons encore en mesure d'en évaluer la portée, constitue donc une rupture. Une rupture dont les principaux effets sont encore à venir. Cette rupture correspond à l'identification progressive de l'espace-temps artificiel du MST à la totalité du réel, qui est quant à lui un composé de nature et d'artifice, de nature et de culture. Ce qui s'est perdu en chemin ou qui est en train de se perdre, c'est la conscience de tout ce qui ne ressort pas du domaine du contrôlable : la force des éléments, autrement dit la nature non domestiquée ou non fabriquée, l'aléatoire enfin, c'est-à-dire l'indétermination du temps. Ce processus nous l'avons désigné ailleurs « virtualisation du monde ».⁴⁰

Il n'y a rien d'abstrait là-dedans, ainsi que nous le verrons à travers les exemples qui suivent. Cela se manifeste le plus concrètement du monde, par exemple, par la confiance de plus en plus grande accordée aux automatismes, aux procédures et aux instruments, par l'oubli de gestes élémentaires. Pour ce qui concerne l'aéronautique cette évolution affecte naturellement la sécurité ou invite en tout cas à en repenser les termes. La banalisation de l'avion et du vol, source de nouveaux dangers, est la conséquence directe de cette mise entre parenthèses du réel, de la méconnaissance du caractère artificiel (donc arbitraire et fragile) de l'espace sécurisé par le système.

La crise de l'aéroclub doit en fait absolument, et de toute urgence, être reliée à la crise qui affecte en profondeur notre représentation du réel et qui est la conséquence de l'illusion évoquée plus haut. Si l'apprentissage du VFR, qui constitue l'essence même du travail réalisé en aéroclub, est peu à peu abandonné et disqualifié (et toute la petite aviation avec), c'est que l'on considère désormais le réel et la nature comme des données obsolètes. Malheureusement (ou heureusement) -et à une autre échelle les catastrophes « naturelles » récentes sont là pour le rappeler- il n'en est rien. Cette conscience de l'importance des règles de bases, d'un

⁴⁰ Dubey.G, *Le lien social à l'ère du virtuel*, Paris, PUF, 2001. Voir également Gras.A, *Fragilité de la puissance*, Paris, Fayard, 2003.

apprentissage de la sécurité « au ras des bielles », n'a pas encore atteint le milieu aéronautique dans son ensemble.

Lorsque les défenseurs de la petite aviation tirent la sonnette d'alarme et réclament que leur participation à l'œuvre globale de sécurité soit enfin reconnue, ils se voient répondre que l'aviation « de papa » n'est plus en phase avec les préoccupations de l'époque ni avec la complexité technologique actuelle. Bref, ils se voient taxés d'archaïsme. Cet aveuglement, presque idéologique (croyance en la possibilité d'un contrôle total), contribue à retarder la prise de conscience du vrai problème qui est celui de la maîtrise par les hommes des grands systèmes techniques. Si l'on s'habitue à poser la question ainsi, on s'apercevrait alors que loin d'être caduque, le réservoir d'expérience et de savoir-faire que constitue l'aéroclub est l'une des solutions aux problèmes de demain.

2.2. Banalisation et comportements consuméristes

Le niveau d'organisation atteint par les sociétés contemporaines laisse peu de place à l'improvisation. Le temps (libre de toute occupation, qu'on appelle de façon significative « mort ») manque pour établir ou renforcer les liens existants. Cela affecte en particulier le milieu associatif où le bénévolat, le don de temps, constituent comme on l'a vu un facteur essentiel de cohésion.

« L'esprit associatif, ou aéronautique pour nous n'existe plus. Les gens viennent ici consommer leurs avions. Les bénévoles il y en a de moins en moins. (...) Il y a des activités, je pense au vol à voile qui nécessitent beaucoup de temps mais les gens ne prennent plus ce temps. Dans le temps les gens prenaient leur vélo, montaient au plateau de Malzeville avec le casse-croûte, ils partaient passer la journée, ils attendaient, ils attendaient qu'il y ait de beaux cumulus, on sortait les planeurs en piste, on nettoyait les verrières, on tirait le remorqueur et on attendait que ça chauffe pour pouvoir aller voler. Aujourd'hui le petit gamin qui a son scooter qui va au collège ou au lycée, ses parents lui disent qu'il peut aller faire du vol à voile mais tu iras de 16 à 17 h, tu as une heure c'est tout. Eh bien de 16 à 17 h, il faut trouver des gens qui aient mis les planeurs en piste, qui aient mis le treuil et tout ça ! Ca c'est pas un phénomène exclusif à l'aéronautique mais un phénomène lié au temps de loisir attribué... (...) C'est pareil partout maintenant. C'est aussi lié à la multiplication des loisirs. »

L'obligation dans laquelle nous enferme la vie « moderne » de devoir planifier notre temps représente aujourd'hui une entrave majeure à laquelle s'ajoute la multiplication de l'offre de loisirs « prêts à consommer ». A côté de l'aéronautique existent quantité d'activités qui allient sensation et vitesse pour un coup parfois moindre. Les premiers vols, ceux du plus léger que l'air puis du plus lourd suscitèrent un enthousiasme que notre société du spectacle ne connaît aujourd'hui qu'à travers les concerts ou les grandes manifestations sportives. La crise de l'aviation légère peut être imputée, on l'a vu, à des causes particulières : la réglementation, l'espace aérien, la crise du bénévolat, l'empreinte de l'économie de marché sur les structures associatives.

Mais plus largement l'aviation légère subit à contre courant les effets des transformations de l'aviation de transport : la banalisation. Car ce serait ne pas comprendre le ressort propre des passionnés de l'aéronautique que de dire que l'excès de contraintes puisse les décourager. Ils ont au contraire (et l'histoire de l'aéro-club d'Autun l'illustre abondamment) toujours profité des contraintes pour unir leurs forces autour d'un projet : faire exister un rêve, faire exister l'avion. Et si ce dernier n'avait plus à faire ses preuves ? Si le vol était en train de perdre son caractère fragile, improbable, miraculeux ? S'il devenait une expérience parmi toutes les expériences par lequel passe le jeune occidental développé en quête, face à la standardisation de sa vie quotidienne, de sensations extrêmes comme l'ont montré les travaux de David Le Breton ou de Patrick Baudry, continuera-t-il, à, non seulement faire rêver les foules, mais à susciter des vocations ? En matière de sensations fortes, c'est-à-dire sur un registre purement individuel, l'aviation même sportive, est sans doute en retrait face au saut à l'élastique ou aux Rave-parties.

Ces évolutions ne sont cependant pas sans rapport avec la mise en place des Macro-Systèmes. Si ces derniers nous libèrent d'un certain nombre de contraintes traditionnelles, ils nous imposent en revanche leur rationalité et leur rythme en sommant chacun de nous d'organiser sa vie comme le ferait un chef d'entreprise. Cela va évidemment à l'encontre de la disponibilité et de la gratuité qu'exige la vie associative. Cela affecte l'aéroclub à un niveau encore plus sensible, celui de la sécurité.

Habités à vivre dans des espaces sécurisés, où la technique est transparente, la croissance des MST a simultanément généré de nouveaux rapports au danger, des comportements que l'on

peut qualifier de consuméristes mais qu'il serait sans doute plus juste de qualifier de négligents ou de passifs.

« On devient avec les automatismes de plus en plus incompetents et dependants alors que nous on demande au pilote de garder cette competence. On essaie de responsabiliser les gens, ils doivent verifier un certain nombre de choses avant de partir et il y a des tas de gens qui ne veulent pas. On se fait brasser comme c'est pas permis par certains membres quand on leur dit que l'avion ne peut pas voler aujourd'hui pour visite alors qu'il l'avait reserve pour aujourd'hui. Les gens nous transforment en societe de service ».

Les transitions semblent avoir disparu, or l'apprentissage du vol se fait dans la duree et en passant beaucoup de temps au sol. C'est l'attitude consumériste dont nous avons parle plus haut.

- « Alors moi je me trouve au hangar là-bas, je vois des gens arriver qui laissent leur voiture, ils descendent, ils ont une clé, ils ouvrent le hangar du club, ils sortent leur avion, ils ferment la porte, ils ouvrent le Robin, ils montent dedans, un coup de démarreur, ils se sanglent, ils partent, ils décollent, ils se posent une ou deux heures après, ils rentrent l'avion, ils referment, et ils repartent »

- « Un petit bémol, ils ne rentrent pas l'avion. Ils le laissent sur le parking et ils s'en vont ».

- « A vous croyez ? Alors un jour, je demande : vous n'allez jamais au club ? Il m'a répondu moi mes heures je les paie avec la carte bancaire. Alors bientôt si je comprends bien on va mettre des trucs à carte bancaire dans les Robins...C'est bien beau tout ça mais les relations humaines finissent pas se dissoudre. Ça me faisait penser à Avis ou Hertz sur le parking de l'aéroport. Le gars arrive, choisit une saxo, mets la carte, monte dedans. Il va faire son tour, il voit ses clients, il revient, il laisse la voiture et il repart par l'avion de Paris. » (Annecy)

La référence à la carte bancaire n'est pas anodine. Elle évoque une époque où les individus ne sont plus engagés personnellement, physiquement les uns envers les autres, où les échanges entre les hommes mais également entre les hommes et la technique se font à distance. Cette époque est celle de l'espace-temps « virtuel » engendré par les grands systèmes techniques et

qui recouvre en partie l'espace-temps du territoire. La facilité avec laquelle nous nous déplaçons et communiquons renforce l'illusion d'un réel sans contrainte ni résistance, parfaitement contrôlé et sécurisé. Cette illusion engendre à son tour des comportements que l'on peut qualifier de « négligents ». Ces derniers ne font que traduire un déficit de présence, de conscience de ce que le réel a d'irréductible à la norme.

2.3. Le renforcement des procédures IFR et l'oubli du réel: quels pilotes pour demain ?

Les récits d'incidents recueillis et analysés par le REC sont riches d'enseignements. Leur diversité ne doit cependant pas masquer ce qu'ils ont en commun. Ils témoignent très souvent d'un manque de conscience de la réalité propre au vol, de sa temporalité et de la troisième dimension. **S'il y a déficit, c'est au niveau le plus basique de la culture aéronautique qu'elle se situe. Ce qu'on observe en effet c'est une série de petits oublis et de négligences :** oubli de changement de réservoir, oubli de l'heure de décollage, manque de carburant, conditions météo sous-estimées, changement de destination en cours de vol.... Ces indices montrent que très souvent on a pas pris le temps nécessaire à la préparation du vol, qu'on ne s'est pas mis dans les conditions d'entrer dans la troisième dimension.

« L'autre jour je viens au club pour un baptême de l'air, je vois Québec Alpha indisponible pour cause de batterie à plat, un gars a voulu le mettre en route et on ne sait plus mettre en route un avion à froid donc on tire une fois, deux fois, trois fois sur le démarreur... Ensuite il y en a un autre qui est monté très rapidement dans un avion il a tiré sur les manettes ou il a mis le pied dessus, on ne sait pas, il a cassé la manette de gaz du côté gauche, après il y a un gars qui vient me voir et qui me dit, dis-donc le D20 il y a une grosse tâche d'huile et puis c'est marrant ça fait de la mousse jaune, il y a un problème au moteur, et pour clôturer l'affaire le téléphone sonne, et comme il n'y avait personne de bénévole pour prendre la permanence je réponds, le gars me dit -je me suis posé en catastrophe à Neufchâteau en panne d'essence-. Voilà, on monte dans les avions à toute vitesse parce qu'il y a une éclaircie, on fait pas attention, il volait avec un DR400-120, il vole d'habitude avec un DR400-440, donc au lieu de consommer 25 l à l'heure il en consommait 35, il s'en est pas rendu compte... Donc pour un aller retour à Troie il tombe en panne d'essence à Neufchâteau. Il se pose sur un terrain, il ne casse rien. Voilà la vie d'un club un samedi après-midi, un jour de beau temps. Donc les gens qui se soucient de la mécanique, de la préparation du vol, du plein d'essence, malheureusement, même chez nous alors que c'est encadré, qu'il y a du monde, on arrive à passer au travers de tout un tas de choses. » (Nancy)

Il convient ici de ne pas trop dissocier les problèmes rencontrés dans l'aviation professionnelle avec ceux de la petite aviation. En matière de formation, par exemple, les lacunes semblent être de même nature. Au fond, les petites carences des pilotes amateurs recensées par le BEA ne sont pas foncièrement différentes de celles observées (qui apparaissent sous la forme de signaux faibles) dans le domaine professionnel⁴¹. La fiabilité et la redondance des systèmes font de plus en plus écran entre le pilote et la troisième dimension allant parfois jusqu'à faire oublier à ce dernier qu'il se trouve dans un avion, c'est-à-dire dans un état non naturel de transgression.

Les négligences observées ici et là sont bien l'expression d'un relâchement de l'attention prêtée au réel, d'un défaut de conscience. Mais ce dernier est le résultat d'une mise en conformité du réel aux normes du système, d'une sécurisation souhaitée et réussie. Nous touchons ici un point essentiel, celui du seuil à partir duquel la sécurité engendrée par les grands systèmes techniques finit par faire oublier qu'elle est toujours le produit de l'action des hommes, de leur participation et de leur engagement dans le réel. La délégation de responsabilité à des systèmes abstraits -qui se traduit au niveau des échanges entre les hommes par le recours de plus en plus fréquent à la procédure- entraîne la perte de conscience du réel.

Mais le problème de fond auquel renvoie ce phénomène, est celui de la disqualification du vol en VFR, des entraves de plus en plus nombreuses qui pèsent sur son apprentissage. La réglementation actuelle (qui fait écho aux besoins du MST) a pour référent central l'IFR. Si l'IFR constitue le nouvel étalon à l'aune duquel doit être mesurée la formation, c'est parce qu'il s'inscrit dans la logique du branchement au système, d'une représentation de l'aviation dans laquelle il n'y a pas de place pour le vol libre. Cette tendance représente sans doute le premier facteur explicatif des dérives constatées plus haut.

« Ca a vraiment changé à la fin des années soixante et au début des années soixante dix lorsque les avions se sont équipés en instruments de radio-navigation et qu'on a commencé à faire de l'IFR. Il y a eu pas mal d'accidents à l'époque comme aujourd'hui. Le problème c'est la perte de compétence VFR. On ne sait plus piloter à vue. Or la petite aviation c'est essentiellement du vol local, donc à basse altitude et à vue. Quelle nécessité y-a-t-il à faire porter tout l'effort sur l'IFR et le théorique ? (...) Je dois apprendre aux

⁴¹ Voire l'importance accordée aujourd'hui par les jeunes pilotes à la procédure et le « manque de présence » dont semblent faire preuve à bord certains d'entre eux. A ce sujet, je renvoie aux observations et analyses de J-G Charrier.

instructeurs comment se poser car ils appliquent la norme, la règle standard des 5% (de pente) alors qu'ici, celui qui fait ça on le reconnaît tout de suite à l'herbe qu'il a entre les oreilles et à la terre qu'il a entre les dents.... »

Ainsi « la guerre » entre les « anciens » et les « modernes » qui porte notamment sur la conception de la sécurité n'a pas vraiment de raison d'être⁴². Pour les anciens la possibilité d'écarts à la norme ne signifie pas négligence, encore moins mise en péril de la sécurité. C'est au contraire un moyen efficace d'apprentissage du réel, de prise de conscience de ses limites. Apprendre le pilotage, c'est apprendre qu'on ne sait jamais tout. « Plus vous apprenez à piloter, plus vous vous rendez compte que vous avez des lacunes ». Ceux qui sont trop sûrs d'eux n'ont pas bonne presse, tel ce polytechnicien, ingénieur à Creusot Loire :

« Un jour, il voulait aller à Troyes en DR400 Chevalier. Il a raté le VOR de Dion...Il n'avait pas suffisamment d'autonomie d'essence. Quand il est revenu sur Dijon d'où l'on m'a appelé, je leur ai dit qu'ils le gardent. Cela lui apprendra. »

La sécurité doit être un sentiment intérieur qui guide l'action et permet, dans certaines occasions, de passer à la limite. Si elle est trop imposée du dehors par les normes réglementaires, elle risque de perdre cette substance individuelle. Autre exemple significatif des menaces qui peuvent planer sur l'esprit de sécurité : jusqu'à récemment, le prêt par la FNA d'un avion de voltige qui allait de club en club (à chacun de le convoier à l'aéroclub suivant) permettait aux instructeurs de faire pratiquer la voltige aux élèves. La FNA ne l'a plus (pourquoi, quel changement d'esprit est-ce que cela implique au niveau fédéral ?). Il reste au club la possibilité de passer par des circuits privés avec des « as » de la voltige, « mais les gens ne voleraient plus avec leur instructeur ». Ne plus passer par l'instructeur, c'est déconnecter cette activité de prestige qu'est la voltige du tissu social du club construit, entre autres éléments de cohésion, par la relation de réciprocité qui s'établit entre l'instructeur (qui donne de son temps, de son expérience) et l'élève (qui ne donne pas seulement de l'argent mais de la reconnaissance).

L'aéroclub est le lieu par excellence d'apprentissage du sens de la sécurité, de ce que sécurité signifie pour des individus réels immergés dans un environnement non aseptisé.

⁴² « Il y a un peu une guerre des anciens et des modernes. Notamment, la conception de la sécurité est différente du point de vue de l'écart à la norme, ce qui rend plus difficile ce type d'instruction ».

La sécurité se présente avant tout dans ce contexte comme une forme d'humilité qui guide l'action et permet, dans certaines occasions, de passer à la limite. Si elle est trop imposée du dehors par des normes, elle menace de perdre ce qui en fait une réalité vivante. Le monde de l'aéroclub est donc le lieu où la sécurité à la lettre se transforme en « esprit de sécurité ». En multipliant la réglementation ne court-on pas le risque d'éloigner encore plus l'utilisateur du réel? Bref, empêcher par les moyens de la réglementation l'écart à la norme, n'a-t-il pas pour effet pervers de renforcer le rapport virtuel au monde qui déresponsabilise l'individu et crée un climat propice aux négligences ?

2.4. L'actuel, le probable et le possible : les réponses de la petite aviation à un environnement hostile

L'avenir de l'aéroclub est pétri d'incertitudes et d'inquiétudes. L'environnement est ressenti comme globalement hostile à son développement. L'horizon semble irrémédiablement bouché. Un « complexe d'encercllement et de harcèlement » se développe. Outre les causes déjà évoquées (la nouvelle réglementation JAR/FCL, l'alourdissement des procédures de maintenance consécutif au dispositif de traçabilité mis en place, la croissance des coûts que ce dispositif entraîne, l'extension des espaces contrôlés qui s'apparente parfois à une confiscation-privatisation de l'espace aérien), d'autres méritent d'être mentionnées : spéculations immobilières (avec des lotissements de plus en plus rapprochés, des zones industrielles tentaculaires), associations de défense de l'environnement....

Face à ces menaces et à ces entraves, le monde de l'aéroclub réagit diversement. Globalement, l'époque est au repli, ce que manifeste le vieillissement de la population des adhérents. Tentation au repli sur soi, découragement, tendance à rechercher une clientèle disposant de ressources élevées (professions libérales surtout), commercialisation (transformation de certains clubs en sociétés de services) constituent une part de la réponse. Mais ce premier constat, sans être faux, risque de dissimuler les recompositions qui s'opèrent ici ou là et qui témoignent encore d'une grande vitalité. Les expériences locales ne manquent pas qui esquissent un autre avenir possible. Parmi les clubs qui survivent, certains, comme le petit club d'Eygleton dont j'ai déjà parlé, s'équipent en appareils en CNRA. Pour utiliser l'avion du club, une clause stipule que l'on doit au préalable participer aux activités de construction. Ce rapprochement de la

structure aéroclub avec la construction amateur représente bien sûr un avantage en terme de coût, mais également en terme de qualité de la formation (meilleure connaissance de la machine, activité collective...). A l'autre extrémité, un grand club comme l'aéroclub de l'Est, qui regroupe 400 adhérents, tire sa force et son dynamisme de l'absence de clivage entre les différentes activités aéronautiques (et grâce à l'effort déployé pour maintenir cette cohésion inscrite dans l'histoire du club).

Chassé de la plate forme de Fréjus par la spéculation immobilière (projet de construction par la mairie d'une marina sur l'ancien terrain militaire, marina qui ne verra jamais le jour et se transformera en héliport...), l'aéroclub de Fréjus rebaptisé à cette occasion « aéroclub de l'est varois-St-Raphael », s'est recomposé sur la plate forme de Cannes-Mandelieu dans un préfabriqué adossé au hangar RSA. Si le regroupement ne fait pas l'unanimité -chaque petit club reste fortement attaché à son identité première – des expériences originales comme celle de Peyrelevade animée par R.Dembon ne manquent pas d'intérêt. La démarche s'appuie sur la promotion du site, sa géographie, la qualité de vie associée à la région. Les adhérents du club, originaires de la France entière, s'y retrouvent régulièrement dans le cadre de manifestations. Le noyau dur de ces derniers rachète le terrain environnant pour y bâtir des chalets d'habitation et y vivre toute ou partie de l'année.

On le voit avec ces quelques exemples, les solutions et l'imagination ne font pas défaut. L'esprit d'innovation et d'initiative demeure la marque de l'aéroclub. Derrière cette résistance non organisée, parfois hétéroclite, affleure une même intention, celle de ne pas livrer l'avenir de l'aviation aux seuls tenants de l'aviation industrielle et commerciale. Ainsi continue de cheminer le rêve d'Icare, le rêve d'une aviation faite par et pour les hommes.

3. Conclusion : Vers une aviation sans l'homme ? Les sens de la réglementation

A moins d'imaginer une aviation sans l'homme (comme on peut imaginer un monde sans l'homme), constituée pourquoi pas d'avions sans pilotes ou d'avions où l'homme ne communiquerait plus qu'avec des automatismes et des experts artificiels, il semble difficile de concevoir une aviation sans amateur ni structure pour les accueillir. La banalisation du vol, la tendance générale à déléguer de plus en plus de responsabilités et de pouvoir

d'action aux systèmes, la fiabilité rassurante des machines, la réglementation qui entérine cette évolution, se heurtent dans les faits au mur du sens. Voler a un sens pour quelqu'un. Il ne s'agit pas seulement de transporter une chose ou un être d'un point à un autre, mais toujours de maîtriser un environnement hostile et incertain, de la signification que revêt pour un homme le fait de choisir librement, d'agir pour se sentir exister.

C'est en dernière analyse ce que révèle la crise qui affecte le monde de la petite aviation et qui nous invite à repenser les fondements (les fondamentaux) de la réglementation. Que peut bien signifier un monde sécurisé au point d'ôter aux hommes jusqu'au sentiment d'exister ? Or c'est bien à un tel glissement et à ses conséquences probables (prises de risques, besoin de se frotter à la rugosité du réel en dehors de tout cadre normatif) que nous sommes conviés à réfléchir? Ne risque-t-on pas de voir se multiplier les comportements déviants ou/et les mécanismes de dépendance qui contribuent à émousser la conscience du réel ? Il n'existe pas pour l'instant de « preuve » objective ou quantifiable d'un tel lien. Tout au plus des « signaux faibles », éparses, hétérogènes. Mais ce lien apparaît comme un fait incontestable dès que l'on accepte de se passer pour un temps du filtre utilitariste au travers duquel nous apprécions notre relation au monde et aux autres.

Il conviendra donc à l'avenir de repenser l'action réglementaire en essayant de retrouver ce qui la rend légitime donc acceptable aux yeux des usagers, c'est-à-dire des hommes. Sa finalité consiste-t-elle à protéger (c'est-à-dire à donner les moyens à un homme libre d'agir de manière responsable) ou uniquement à contrôler (en réduisant l'autonomie de l'usager, sa marge d'action)? Peut-on envisager une protection qui ne soit pas automatiquement contrôle et ne se traduise pas aussitôt en prescriptions ? Comment les réglementateurs perçoivent-ils eux-mêmes leur action dans un monde de plus en plus soumis aux règles strictes de la productivité ? La mission de l'institution sociale en charge du monde aéronautique peut-elle se réduire à l'organisation rationnelle de moyens ou comprend-elle également de manière essentielle la distribution du sens ?

Tout au long de cette étude, nous avons stigmatisé un divorce entre le processus de réglementation en cours et le vécu et les attentes de la petite aviation, divorce pouvant mener à la disparition de cette dernière. Elles nous ont amener à intituler ce rapport

« l'insécurité réglementaire », cette expression pour le moins provocante visant à éveiller l'attention sur le fait que la montée en force réglementaire , en risquant de faire perdre aux usagers les sens et le sens, risquait d'entraîner avec elle la sécurité et, notamment, son esprit. Mais toute recherche en sciences sociales est le résultat de la perspective qu'elle assume (et l'objectivité dans notre domaine réside moins dans un idéal de vérité que dans l'exigence de réflexivité qui oblige à dévoiler l'unilatéralité, comme dit le sociologue Max Weber, de la perspective adoptée). Et, de fait, nos résultats exhument une asymétrie : si nous avons perçu dans le détail, et tel était le contenu du projet qui nous était confié, la réalité concrète du monde des usagers, des instances de réglementation nous ne restituons qu'une image spéculaire, celle précisément que les usagers de la petite aviation projettent. Semblant émaner d'acronymes, d'instances, d'idéologies, les règles ne s'incarnent dans aucune chair, ne traduisent aucune passion. Pourtant la réglementation est bien faite par des hommes , eux-mêmes souvent issus du monde aéronautique, parfois passionnés de vol et en tout cas soumis eux aussi à la nécessité de faire des choix, d'opérer des arbitrages.

Ainsi, cette recherche ne saurait déboucher sur de nouvelles médiations entre l'univers de la règle et celui de l'usage si elle ne se donnait les moyens d'approcher le problème sous de nouvelles perspectives. L'exploration socio-anthropologique du monde des réglementateurs apparaît comme le pendant indispensable à la présente étude permettant d'éclairer les dimensions sociales et politiques à l'œuvre dans le chemin qui mène aux règles.