PAR **JEAN MICHEL OZOUX**
Président de la FFA

Aérodromes : halte aux prédateurs !

La France est le deuxième pays aéronautique du monde, et les Français en sont fiers. Le salon du Bourget et le succès du week-end grand public l'ont encore démontré, tout comme l'incroyable affluence à chaque meeting organisé par l'aéroclub local. «Nos» Airbus, Rafale, Jodel et Ariane sont des symboles de fierté nationale et il est remarquable de constater que les métiers de l'aéronautique arrivent en tête des choix des jeunes ingénieurs, contrairement à ce que l'on observe dans nombre de pays voisins. L'aéronautique représente une contribution essentielle à l'économie nationale : pensons à l'industrie, aux ateliers, aux transports, à la Défense, aux loisirs, à la formation, et à tous les effets induits, en amont et en aval, y compris sur les plans culturel et social.

Pour que cet harmonieux phénomène perdure, surtout en période de crise, il faut en préserver les moyens. Ces moyens, ce sont des avions, des pilotes et des terrains. S'il manque un élément de ce triptyque, l'aviation française périclitera irrévocablement.

Il y a plus de 450 terrains en métropole, dont environ 400 ouverts à la circulation aérienne publique, c'est-à-dire ayant une vocation de service public. La densité de ce réseau national que nos aînés ont constitué en un peu plus d'un siècle n'est pas un luxe ou un patrimoine suranné. Elle contribue à la sécurité, à l'attrait des territoires. Elle est aussi un facteur d'égalité des chances, puisque chaque jeune Français ou Française peut trouver près de chez lui un aéroclub, et donc une école de pilotage lui permettant d'entamer une carrière aéronautique.

Qu'en sera-t-il pour les générations futures?

Il y a trois ans, dans le cadre de la loi de décentralisation, 140 de ces terrains qui appartenaient à l'État ont été cédés aux collectivités territoriales, comme d'autres équipements dont les routes nationales. L'ambition était de favoriser leur développement et de rapprocher les usagers des gestionnaires.

La plupart des transferts se sont bien passés. Les rapports entre les nouveaux propriétaires et les différents usagers ont été rapidement et harmonieusement établis. Par contre, dans certains cas, le transfert donne lieu à de graves déviances, qu'il faut relever et combattre :

– **des loyers et redevances sont considérablement augmentés** (parfois multipliés par 10), mettant en difficulté les clubs, qui, rappelons-le, fonctionnent grâce au bénévolat et sans but lucratif, sous l'égide d'une fédération reconnue d'utilité publique;

– **des terrains sont fermés ou menacés de fermeture,** car il s'agit de récupérer les lieux pour y installer des équipements plus «électoraux», sans souci de relocaliser convenablement et préalablement les activités aéronautiques expulsées, quand bien même elles seraient centenaires.

Ces derniers cas, de loin les plus préoccupants, sont le symptôme d'une gangrène qui, si elle se propage, mettra en péril toute notre aéronautique. La tentation est en effet grande pour un élu, sous la pression de promoteurs avides, de récupérer ces beaux terrains plats pour en faire des horreurs architecturales, de tristes zones commerciales qui défigurent l'entrée de nos villes. C'est une vision étroite, à court terme, et d'une certaine manière, c'est un abus de bien public!

Pour faire barrage à de tels projets dévastateurs qui menacent le tissu aéronautique, il est indispensable que toute la communauté aéronautique de ce pays se mobilise dans l'unité.

Nous ne prônons pas pour autant une opposition stérile et systématique, et sommes bien conscients que les terrains cédés par l'État avaient des dimensions très supérieures aux besoins du monde des sports de l'air : une piste de 800 à 1 000 m, même en herbe et sans balisage spécial, un parking, des hangars et un club-house pour chaque activité implantée suffisent au développement de nos activités. Bien sûr, les conditions réglementaires régaliennes doivent aussi rester raisonnables, et l'État, à présent dégagé de ses responsabilités de propriétaire, n'exige pas des nouveaux titulaires ce qu'il n'était pas hier en mesure d'assumer!

Une certitude demeure : quand une ville de France perd son aérodrome, c'est le début du déclin aéronautique de la cité, de la région. Et cela annonce, au bout du compte, le déclin aéronautique de notre pays.

Face à ce nouveau péril, un seul mot d'ordre : aviateurs, ulmistes, vélivoles, parachutistes, aéromodélistes de toutes les régions, unissons-nous : nous avons sauvé Aspres et Colmar, Il faut sauver Romilly, Charleville, et les autres!

Avec le renfort du CNFAS et de toute la communauté de l'aviation légère, la FFA et ses 42 000 pilotes sauront soutenir les clubs menacés à chaque fois qu'il le faudra : raisonnablement, mais fermement!

Bons vols tout de même !

FFA
Fédération Française Aéronautique