



Fédération Française Aéronautique

Paris, le 14 Mai 2020

Destinataires :

Membres du Comité Directeur
Présidents de Comité Régional Aéronautique
Président(e)s de Comité Départemental Aéronautique
Président(e)s d'Aéroclub

Mesdames, Messieurs,

La semaine qui vient de s'écouler a été très riche en événements et en rebondissements !

Bien sûr, la date du 11 Mai, tant attendue, est arrivée et nous a permis de retrouver une partie de nos libertés de mouvement bien que nous devons rester extrêmement vigilants sur le plan sanitaire afin de contenir ce virus, ô combien déroutant car ... largement méconnu.

Cette date fût également celle d'un retour pour pratiquer notre passion favorite et de retrouver le plaisir de voler... en toute sécurité sanitaire, en toute sécurité des vols et en toute sérénité.

Mais les choses sont bien plus compliquées qu'on ne le pensait ...

Le déconfinement était annoncé progressif, il est aussi, et surtout, confus.

Le titre de mal du siècle est tenu par le COVID-19, sans doute, mais pas que ! Les réseaux sociaux et leurs lots d'experts autoproclamés sont venus parasiter les messages du CNFAS et de la FFA sur la reprise des vols.

Revenons point à point sur les raisons de cette cacophonie.

D'abord prendre en compte l'essentiel du contexte général :

- Un virus, mal connu, sur lequel les spécialistes du monde médical ont du mal à s'accorder ;
- Des autorités gouvernementales partagées entre le souci de la protection sanitaire et le souci de faire redémarrer l'activité du pays, sachant que dans une société qui vit de l'interdépendance de toutes les activités, il n'y a pas au final d'activité secondaire ;
- Des confusions, des polémiques pratiquement dans chaque domaine (Cf. la reprise des cours à l'école, cf. les débats autour des traitements comme celui préconisé par le Professeur Raoult, etc.).

Le contexte général, de l'aveu même du Premier Ministre, est à une certaine confusion.

La FFA avec les autres fédérations du CNFAS a œuvré avec les autorités, au premier chef avec la DGAC, pour trouver les moyens de reprendre nos activités de manière sûre tant au plan aéronautique qu'au plan sanitaire.

Les textes sur lesquels nous avons travaillé sont actuellement en attente de la publication d'un protocole général pour les transports qui fixera les règles à appliquer au sein de l'aviation commerciale et de loisir. Cela peut prendre du temps, on peut le regretter mais c'est ainsi et c'est la règle de notre République.

Depuis le début de cette crise inédite, nous vous avons tenu informés très régulièrement de ce qui était diffusable.

Reprenons alors ensemble le fil de cette dernière semaine pour la reprise des activités :

A) Tout d'abord, le Ministère des Sports a publié un guide de reprise activité par activité. L'Aéronautique y est présente bien sûr, pour la partie sportive. La FFA, comme les autres fédérations du CNFAS, a été présente dans la discussion de préparation de ce guide par le Ministère des Sports.

Le Ministère des Sports a émis des avis sur le domaine qui le concerne : le sport. Pour ce qui relève du transport, il convient de noter que le document précise : « Pour la pratique des vols avec instructeur, ceux-ci devront se dérouler conformément aux principes et recommandations diffusées par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). »).

Autrement dit, et c'est normal, la compétence des vols en double commande est du domaine du Ministère des Transports et non pas du Ministère des Sports !

- B) On en vient donc à la DGAC. Que dit la DGAC ? La DGAC a levé son interdiction des vols qui reposait sur l'interdiction des déplacements prévus par le décret du 23 Mars relatif au confinement des populations et que nous avons tous subi et qui nous empêchait de se rendre sur nos aérodromes
Désormais, comme les déplacements sont autorisés, nous pouvons nous rendre au club et donc voler....
Et la DGAC n'a rien publié depuis car il faut attendre la publication du protocole général cité plus haut. Ce qui est pénible à vivre pour tous, mais compréhensible. Dont acte.
- C) Il convient donc de travailler sur une base réglementaire existante. Autrement dit : il faut s'en tenir aux textes généraux encadrant le déconfinement et les textes habituels concernant notre pratique. Mais quels sont-ils ?
- 1. Le Décret 2020-545 publié dans la nuit du 10 au 11 mai. Que disait ce décret ? Et bien que l'on pouvait se déplacer sans les fameuses fiches de dérogation, et donc utiliser les transports, et donc utiliser un avion comme tous les autres modes de transport à 1, à 2, à 4 en portant un masque et en traversant la France si on le voulait car la limitation des 100 km n'était pas applicable en raison de l'absence de décision du Conseil Constitutionnel (ce n'était pas civique d'ignorer les 100 km vu les annonces mais c'était strictement légal).
 - 2. Le Décret 2020-548 dans la nuit du 11 au 12 Mai abroge le décret 2020-545 : (et oui, ça sort toutes les 24 h et la nuit, faut suivre !) : même texte que la nuit précédente mais cette fois la limite des 100 km entre en vigueur, donc toujours les vols à 1,2,4 etc. mais pas à plus de 100 km du domicile. La limite des 100 km s'applique clairement.
- D) Oui mais la double commande ? Revenons à la lecture technique, juridique et factuelle de ce dernier texte :
- Art 1 et annexe 1 : respect des mesures d'hygiène et gestes barrières (avec le point clé pour la double commande : le port du masque obligatoire si la distanciation physique ne peut pas être garantie),
 - Art 3 : interdiction des déplacements conduisant à faire plus de 100 km et à sortir du département de situation (attention au « et » : plus de 100 km dans le même département : ça va),
 - Art 7 : interdiction des rassemblements de plus de 10 pers,
 - Divers articles : le Préfet de département peut interdire ce qui est autorisé dans ce décret, et autoriser ce que ce décret interdit (nous donnons le principe générique, c'est déjà long !) donc là attention, notamment à l'influence des riverains qui se sont habitués au silence ; les vrais problèmes vont venir de ces possibles initiatives locales.
- E) Par ailleurs, le Ministère du Travail a publié un protocole général de déconfinement qui prévoit la désinfection des aéronefs et s'appuie sur l'avis du Haut Conseil de la Santé Publique qui a un paragraphe concernant l'aviation (page 18) où l'impossibilité de respecter la distance physique est reconnue avec pour conséquence l'obligation de porter un masque.
- F) Sur la base de cette analyse, la FFA a communiqué en faisant une synthèse simple que vous avez reçue le 11 Mai dernier ; car vous le constatez, tout cela est un peu long (et encore, nous n'entrons pas dans la totalité des détails, vous vous en doutez !).
Des associations peuvent faire une lecture différente et communiquer à tout va : c'est la démocratie. Et nous nous gardons bien de les critiquer. La FFA fait juste une lecture technique, juridique et factuelle des différents textes légaux existants et reste preneuse d'une autre lecture technique qui pourrait contredire la sienne.

Et maintenant la suite ?

Nous souhaitons la publication prochaine du protocole de déconfinement des transports (quand ? nous ne savons pas, peut-être ce soir ? demain ? dans 4, 5, 10 jours ?) c'est long mais nous n'y pouvons pas grand-chose. Sa publication aura le mérite de clarifier les choses ... pour un temps du moins car en juin le déconfinement entrera dans une nouvelle phase.

Nous avons travaillé en étroite collaboration avec les services concernés de la DGAC sur les projets de documents servant de base à la rédaction des parties de ce protocole nous concernant mais nous n'en faisons pas état, car tant que les textes ne sont pas sortis des arbitrages interministériels des modifications sont toujours du domaine du possible.... Nous ne sommes plus sûrs de rien à notre époque !

Dans cette attente (longue, nous en convenons ...), en résumé : **Les textes à aujourd'hui** (pour x heures encore ou pour longtemps ? nul ne le sait) n'interdisent pas les vols en Double Commande si les mesures barrières sont strictement respectées sur le plan sanitaire.

Et à ce stade, il convient de rappeler un principe générique dans un pays démocratique : tout ce qui n'est pas interdit est autorisé (et non pas tout ce qui n'est pas autorisé est interdit).

Il n'appartient pas à la FFA d'écrire le droit, donc d'autoriser ou d'interdire, mais il est de notre devoir de vous aider dans la lecture des textes et de vous faire des recommandations utiles à votre prise de décision :

- Pour la reprise des vols il est essentiel de pouvoir faire de la double commande, sachant qu'au moment où ces lignes sont écrites et jusqu'à preuve du contraire rien ne l'interdit ;
- En revanche pour assurer le plus possible la sécurité sanitaire, car c'est l'urgence première, il paraît judicieux pour le moment de proscrire les vols avec passagers hors du cercle du foyer de confinement, et hors des membres du club (s'abstenir donc de faire des vols de découverte, des vols BIA, etc.) ;
- Enfin, pour les vols de maintenance hors du rayon de 100 km pour rejoindre un atelier, il nous semble pertinent et de bon sens de rester, jusqu'à nouvel ordre, sur les modalités qui prévalaient lors du confinement.

Il va de soi que les préconisations fédérales explicatives des gestes barrières contribuent également à favoriser la reprise des vols (guide, fiches, flyers, recommandations de fournisseurs si besoin pour s'approvisionner en masques, en visières, etc.).

Après cette lecture point à point des textes, chaque Président de Club est libre de prendre sa décision, chaque instructeur est également libre de prendre sa décision de voler ou non.

L'urgence sanitaire demeure, il est essentiel de respecter les règles de protection édictées par les autorités.

Cette urgence sanitaire s'accompagne d'angoisse et de crainte, il est essentiel que chacun soit à l'aise dans la décision qu'il prend.

Le Bureau Directeur