

ALAIN GRAS

Paris-Bangkok-Saigon: carnet de vol

La route combine la contrainte dans l'espace avec la liberté du mouvement. On croit l'avion libre comme l'air, il n'en est rien. La mer est libre, le ciel ne l'est pas. Les États souverains se sont appropriés l'espace du sol jusqu'à la stratosphère et ils ont construit un système technique, le contrôle aérien, qui surveille les objets volants, les oblige à passer par des points balises obligatoires et les contraint à ne pas dévier d'une étroite piste céleste.

Couloirs
aériens
au-dessus
de la partie
orientale des
États-Unis.

Avant le départ il faut signer le plan de vol, contrat d'engagement au respect d'un parcours en quatre dimensions qui, traduit en langage commun, ressemble à « je m'engage à passer au-dessus d'Autun à 13.55, au-dessus de Lyon à 14.10, au-dessus d'Aix à 14.30 et d'atterrir à Nice à 14.45 » ! Mais sur ce ruban aérien que de choses à voir, que de découvertes à faire, que d'objets à admirer et de passants à saluer : la comète Yakutake qui vient rendre visite à Acturus, les orages en haute altitude qui illuminent chaque fois de nouvelle manière la nuit alentour, la dent du Cervin plantée sur la blanche mâchoire des Alpes, qui pointe, telle un obélisque, le dieu Soleil dans l'azur d'une matinée d'hiver...

Si la route est une aventure, elle doit alors garder aussi le charme de l'inattendu. L'inattendu ici n'est pas le chemin à prendre car la route est bien tracée parce que bien surveillée. Électromagnétique de nature, elle reste pourtant matérialisée pour les responsables du char volant : de Paris à Bangkok sur 12 à 14 heures de vol et 10 000 km il n'existe que deux routes possibles : l'une passe au nord de l'Inde, l'autre au sud. Sur le parcours l'appareil doit se maintenir dans un couloir de 10 nautiques de large (18 km) et de 2 000 pieds de haut (600 mètres) : la voie paraît bien étroite lorsqu'on survole la longue chaîne des Alpes, la nudité impressionnante des déserts iranien et indien, l'immense plaine du Bengale, l'obscur jungle équatoriale. Ce sont quelques impressions de route que je voudrais rapporter ici, une route suivie avec l'équipage PNT (Personnel navigant technique : les pilotes) et PNC (Personnel navigant commercial : stewards et hôtesses). J'aimerais que le lecteur comprenne à travers ce récit ce qu'est la route aérienne. Non pas un simple voyage dans le temps et l'espace mais aussi une expérience intérieure et collective, renouvelée à chaque vol.

*

La « rotation » Air France 172 Paris-Bangkok-Saigon du 26 mars 1996 commence par le passage à la PPV (Centre de préparation des vols) dans l'immeuble Air France de Charles-de-Gaulle. Une « rotation » signifie un trajet avec retour au point de départ ; les rotations des PNT et des PNC ne sont pas les mêmes en raison d'accords syndicaux différents. Je comprendrai que les tâches sont effectivement pénibles de deux manières bien tranchées : les PNC sont tout le temps debout, les PNT toujours assis (ou presque).

Il est 18 heures – Départ dans deux heures. Je fais connaissance avec l'équipage composé d'un commandant de bord et d'un copilote (ou OPL :

officier pilote de ligne) renforcé cette fois par deux renforts (ou doublures dans le jargon local... comme au cinéma) en raison de la durée du vol. Les équipages sont toujours constitués aléatoirement, souvent les pilotes se rencontrent pour la première fois dans la petite salle qui leur est allouée. Après l'examen du plan de vol, le calcul du carburant : 94 tonnes de kérosène. Cela représenterait pas mal de kilomètres pour ma Fiat Tipo mais tout bien considéré peut-être qu'en termes de kilomètres passagers l'Airbus 340 est plus économe pour voler que ma petite voiture pour rouler. Vivent les transports publics ! Puis, tous les problèmes étant réglés, je suis ensuite présenté à l'équipage PNC composé de dix personnes dont deux chefs de cabine, l'un étant principal. Accueil souriant qui me garantit d'être bien traité pendant le vol.

On est à présent à H-45. Je dois repasser au terminal 2 car je ne peux accompagner l'équipage dans son circuit privilégié à travers la douane et la police. Embarquement : les passagers sont stressés, anxieux. Malgré la place déjà obtenue, ils se précipitent comme à l'entrée du dernier Spielberg à l'UGC-Montparnasse. Le chef de cabine m'expliquera par la suite que l'essentiel de leur mission à ce moment consiste à tranquilliser le passager, à transformer le Parisien énervé en gentil mouton de Panurge, d'où la nécessité de le servir au plus tôt, parfois même avant la fin de la montée. Manger, être gavé, retourner à l'oralité de l'enfance, ça calme même le P-DG excité et le beauf râleur. Selon une hôtesse avec qui je discuterai plus tard, 90 % des passagers ont peur ! Le chiffre est sans doute exagéré mais révèle l'angoisse qui accompagne la victoire sur la pesanteur. Du reste elle restera une bonne partie de la nuit prisonnière d'un passager insomniaque.

H 0 – On roule. L'autorisation de départ – *clearance* car on parle français dans ce milieu – nous a été donnée par un message imprimé, émis de la tour de Roissy et passé par... Singapour : l'avion est réel mais son environnement est bien aussi un espace virtuel. Nous sommes enfin seuls dans le cocon métallique. Après le chemin du taxiway – piste pour le roulage – le contrôle nous donne la clearance de décollage, oralement cette fois. Les moteurs sont lancés, les freins desserrés, le paysage – c'est-à-dire la pelouse et les lapins qui la traversent – défile de plus en plus vite. Le commandant (c'est le copi qui est en fonction, chargé du décollage) annonce à haute voix en regardant l'indicateur de vitesse : « V1 », cela signifie qu'à partir de cette vitesse il n'est plus question de s'arrêter, il faudra décoller coûte que coûte. Les secondes sont longues, puis l'on entend « VR » (vitesse de rotation), le copi tire légèrement sur le mini-manche, qui ressemble à un gros

joy-stick de jeu vidéo, et l'avion s'élève doucement dans les airs. Moment sublime : nous quittons la terre et ses problèmes pour nous rapprocher du ciel, bientôt azuré dès que l'on aura franchi la couche nuageuse. L'homme est oiseau... on the road enfin.

H+5 – L'homme est oiseau mais il n'est pas seul, l'ATC veille (*Air Traffic Control*). Il assigne des routes, des caps, des niveaux de vol, des vitesses parfois, pour le bien de notre aéronef, afin qu'il n'en aborde pas d'autres de manière intempestive. Le commandant Chatelain aime bien qu'une porte soit fermée plutôt qu'ouverte, et que l'obscurité règne dans le cockpit. L'ambiance est magique, seuls luisent les écrans de commande et s'entendent des phrases étranges prononcées dans une langue rituelle à la prononciation appuyée : « iding tou sixe zéro, mentène level tri ouane zero Air France tou naïne tri », dit quelqu'un en bas, le pilote répond la même chose (on dit « collationner ») pour montrer qu'il a compris (heading/cap 260, maintain/maintenez le niveau 310 – 31 000 pieds/9 500 m –, indicatif Air France 393). Je comprends bien car nous sommes en radio VHF (*Very High Frequency*) chez les riches, au-dessus de l'Europe, lorsqu'on passera en HF chez les pauvres je n'entendrai que des bruits.

Deux heures après, je vais enfin prendre mon repas sur un fauteuil de l'espace 127. Air France a mis en place une nouvelle formule : des sièges inclinables à 127 degrés, ancienne classe Club, ou à 180, ancienne première. Chaque siège est équipé d'une mini-télé programmable individuellement, bien qu'un grand écran soit aussi offert à l'œil du passager avide. Le spectacle des gens dans cet espace est étrange, les contraintes de la performance provoquent un repli sur soi, personne ne se parle, la cabine est plongée dans la pénombre et chacun de mes cothurnes regarde un programme différent tandis que la grande télé n'attire pas un seul regard. Tous ces gens, P-DG, ingénieurs, commerciaux, sont-ils seulement préoccupés de se reposer avant la journée qui les attend, comme le pense le chef de cabine à qui je livrerai mes impressions ou bien poussent-ils à l'extrême dans cette ambiance étrange la mise en scène des valeurs néo-libérales dont ils sont porteurs ? Les deux causes se rejoignent sans doute puisque c'est le marché qui décide de leur sort... à l'arrivée. Mais eux ne sont pas « sur la route », ils sont simplement « en route ».

On me propose un confit de canard. Succulent. Arrosé d'un haut-médoc 92 cru bourgeois. Excellent. Je médite sur les lois du management. Comment le changement de P-DG a-t-il réorienté et remotivé les cuistots de la Servair ? Durkheim a raison quelque part : la conscience collective n'est pas la somme

des consciences... Je divague et je m'endors sur mes 127 degrés de latitude corporelle.

*

Après quelques heures, je me réveille anxieux de savoir où je suis... toujours dans le cocon mais au-dessus de la plaine du Bengale avec, au fond, au nord, une sorte de tapisserie crénelée et blanche qui barre l'horizon : la chaîne de l'Himalaya, le séjour des dieux. Au-dessous, bien visible à dix kilomètres par temps clair, le sol est travaillé jusque dans la moindre parcelle de terrain. Pas une forêt à l'entour de Calcutta. Il faut faire attention, m'apprend-on, au-dessus de ces pays : dix minutes avant de passer la frontière, on doit avertir de son approche le contrôle militaire ou bien le civil qui sert de relais aux militaires. Sinon nous risquons le même destin que celui du Boeing sud-coréen abattu par les Russes ou de l'Airbus iranien descendu par les Américains (il faut toujours faire bonne mesure entre grands rivaux).

En radio HF ce n'est pas facile mais cette fois nous arriverons à joindre Yangon au Miyama (nouveaux noms pour Rangoon et la Birmanie – la junte bornée qui a mis à sac ce pays croit se refaire une virginité en changeant le nom de sa victime... mais il n'y a guère que l'aéronautique qui se voit obligée d'accepter le changement d'état civil... militaire !). La forêt tropicale défile enfin au-dessous, et Bangkok « contrôle d'approche » nous prend en charge.

A l'arrivée, voyant défiler les bâtiments au-dessous et le sol se rapprocher lorsque l'avion commence la descente finale, en face de la piste, je suis toujours saisi d'angoisse : ne va-t-il pas rater la piste, comment le pilote peut-il évaluer ainsi les distances ? Mais il reste imperturbable, on dirait qu'il ne ressent rien. Cache-t-il bien sa tension nerveuse ou bien son savoir-faire la réduit-elle à zéro ? Je n'en saurai rien ce jour-là et je n'en sais toujours rien. Il y a des tabous que l'on ne peut transgresser !

Atterrissage impeccable, roulage, immobilisation. Parking de l'avion. Lorsque les portes s'ouvrent, une chaleur moite nous prend à la gorge, la fatigue se fait sentir brutalement. Mais tout va très vite. Une fois les passagers sortis, nous sommes rapidement dirigés vers le bus de liaison aéroport-hôtel par les gens de l'escale et, cette fois, sur la route terrestre. Vision d'enfer d'un univers de tours et de béton. Où sont parties les maisons sur pilotis et les klongs, les canaux des marchés flottants ? Avalés par la modernisation, le

progrès, la croissance économique. Et pourtant les bidonvilles sont bien là au milieu... la misère change-t-elle simplement de nature ?

Je laisse sans réponse mon interrogation à la Max Weber car nous allons tous communier dans la solidarité retrouvée de l'équipage au complet, PNT-PNC confondus, y compris même le farfelu qui les observe. Dans le bus qui nous amène au Méridien Président, en effet, se prépare le cérémonial du RAF 7, avec la consommation collective du bhrapapoutre : composé avec le reste de toutes les bouteilles il ressemble à un de ces horribles cocktails dont sont friands les Américains, mais son goût est bien meilleur car le champagne donne le ton ! Son nom, qui rappelle les eaux boueuses des fleuves indiens, doit venir de sa couleur opaque, quant au concept de Raf 7 il est construit sur le modèle des prestations servies à bords (RAFraîchissement 1, 2 ou 3 suivant que le passager a droit à une serviette chaude, des cacahuètes ou un verre de champagne !). Ce rituel de communion avec la bouteille qui passe de main en main ressoude le collectif de travail toutes fonctions et hiérarchies confondues. Ignoré formellement par le règlement il me paraît être un moment essentiel où, dirait Durkheim, se ressoude la conscience collective du groupe.

Tout le monde va se coucher une fois arrivé à l'hôtel... après un repas thaïlandais qui signe malgré tout le changement de lieu et marque l'exotisme enfin et malgré tout trouvé.

*

Le lendemain, changement d'équipage PNC et départ pour Saigon. Il est bien précisé en gros traits rouges lorsqu'on passe à l'escale Air France prendre le plan de vol : strictement interdit de s'éloigner de la route prescrite au-dessus du Cambodge et du Vietnam. La guerre n'est pas si loin.

Vol tranquille, pourtant, à travers des nuages annonçant la mousson prochaine.

Saigon ne vit pas encore à l'heure du capitalisme libéral : à l'arrivée on ne voit pas de tours, mais la ville vient lécher les pistes de l'aéroport d'un côté, tandis que de l'autre côté les rizières affleurent. Deux heures de balade dans un faubourg parsemé de maisons coloniales. Un nouvel immeuble respecte même le style des balcons à colonnades. L'« Indochine » vit encore.

On repart. Au bord de la piste s'étendent en longues rangées des hangars de béton ovoïdes. On y rangeait les chasseurs F-16 lors de la guerre, ils sont

vides maintenant mais nos ailes passent à un mètre de leurs portes béantes. Souvenirs amers de Dien Bien Phu, de cette guerre stupide, du moine refoulé Thierry d'Argenlieu qui écrasa les coolies sous les bombes de marine, mais aussi de la poignée de main entre Ho Chi Minh et Leclerc, ce lumineux général assassiné symboliquement par les va-t-en-guerre, les politicards corrompus et les colons imbéciles (pourquoi les colons français ont-ils toujours monté une totale incapacité à accepter le changement ? Les Anglais ne se montrèrent pas idiots à ce point). L'oncle Ho vengera Leclerc en déclenchant l'insurrection totale mais d'une manière qui ne lui aurait guère fait plaisir.

Retour à Bangkok dans la nuit... Un jour et demi de liberté. Le Palais et les temples, sortes de gâteaux à la crème Chantilly, s'offrent à moi. J'achète une montre « de luxe » à 40 francs à Patpong, ce minuscule Pigalle où se trouvent les filles qui tirent aux fléchettes ou bien jouent au ping-pong avec leur sexe. Dîner au bord d'une rue encombrée d'un trafic immobile et vomissant sur nous ses gaz délétères : nous aurons ainsi goûté aux joies du dépaysement. Au Méridien, au contraire, on se croirait n'importe où dans le monde européen si ce n'étaient les deux livres sur la table de nuit, non pas la Bible mais *The Sayings of Lord Buddha*. L'étonnante sérénité de ces gens dans le chaos de voitures tient certainement à leur culture bouddhiste, mais cette insouciance pour leur environnement est-elle aussi due au fait que la réalité n'est qu'une illusion de l'esprit et le passage en ce monde un infime moment dans la roue du Karma ? L'impermanence des formes...

*

Notre réalité nous rappelle à l'ordre, samedi soir 30 mars : *on the road again*.

Passage au bureau de l'escale, plan de vol, route avec de forts vents contraires. Ces vents sont violents (jusqu'à 200 km/h) mais très bien connus à l'avance, la météo est presque absolument sûre en altitude. Là encore c'est la terre qui brouille les cartes : plus on vole bas plus imprévisibles sont les vents... quand on pense que Mermoz avec son quadrimoteur Laté survolait l'Atlantique deux cents mètres au-dessus des vagues, alors que notre Airbus 340 se joue des éléments à près de douze mille mètres d'altitude, soixante ans plus tard.

L'avion toutefois est surbooké. On sait que l'on appelle ainsi la coutume des compagnies de prévoir un certain taux de « no show », c'est-à-dire de

personnes qui ne se montreront pas, au sens littéral du terme, bien qu'elles aient réservé. Certaines places sont donc vendues deux fois. L'avion en tout cas pèse lourd et on dépose un plan de vol pour... Vienne ! Devant ma mine intriguée le « *captain* » m'explique la situation : l'avion doit avoir à l'arrivée une réserve fixée par des normes internationales, en route il doit avoir aussi une réserve qui représente un pourcentage du carburant total. Or, au fur et à mesure du vol, le carburant diminue et donc la réserve légale théorique aussi, mais pas la réserve réelle ! On propose donc une ETF à Vienne, une escale technique facultative, et, si tout va bien, en Autriche on se détournera... sur Paris. Le procédé est ancien, depuis l'arrivée des longs-courriers à réacteurs B-707 me dit-on, mais je trouve l'astuce amusante dans cet univers de rigueur.

Ce surbook entraîne d'autres désagréments. Il y a treize GP (gratuit personnel) et pas de places sauf celles à la discrétion du commandant dites sièges service. Il y en a quatre et j'en occupe déjà une, il n'y aura donc que trois élus. Le commandant reçoit ainsi des suppliques, l'une sous la forme d'un mot d'un collègue pour une amie de sa femme, l'autre lui est adressée verbalement : deux jeunes femmes l'abordent dans le couloir, elles attendent depuis trois jours et l'une d'elles est accompagnée de son mari et de son enfant. Malgré tout, elles ne seront pas embarquées.

Qui n'a pas assisté à l'angoisse du GP devant le comptoir d'enregistrement ne peut comprendre les limites étroites des privilèges accordés au personnel des compagnies aériennes... En fait la gestion des places est devenue si serrée avec le *yield-management* (littéralement : gestion par le rendement) que les avions sont toujours pleins. Nombre de GP préfèrent payer leurs billets (à 50 %). Le *yield-management*, résumé grossièrement, consiste à vendre un billet 10 francs plutôt que de laisser la place libre. La jungle des tarifs bleu, blanc, rouge, pour couple, jeunes, moins jeunes, plus vieux, entre-deux-âges, touristes, semi-touristes, vrai businessman, faux professionnels, riches, fauchés, pleins de temps ou pleins d'argent... correspond à ce type de stratégie de remplissage de la cabine passagers.

A 20.30 on embarque les passagers, dont certains sont en escale venant de Hanoi. Des problèmes sociaux et techniques se croisent dans un même temps. On constate simultanément une panne du générateur auxiliaire et le fait que deux personnes ont le même numéro de siège. Qui faire débarquer dans ce cas ? L'un a de la famille à bord, l'autre est en transit de Hanoi. Le commandant doit-il se transformer en roi Salomon ? Par chance, un siège vide est découvert puis dans la foulée un second ! Contrôle des listes, puis

des cartes d'embarquement. Il en ressort que deux Vietnamiens ont trois cartes ! Le troisième n'a pourtant pas embarqué. On effectue un second contrôle avec Hanoi cette fois. Il s'agit d'une femme qui n'a pas embarqué et heureusement n'a pas de bagage en soute. La menace terroriste est ainsi écartée. On peut donc enfin partir, mais avec près d'une demi-heure de retard.

A 21.30 nous volons à nouveau. Yangon est vite là avec ses militaires susceptibles et pas moyen de joindre le contrôle aérien. Heureusement un appareil d'Air India est contacté sur une fréquence interavions et il parvient à communiquer notre identification à Yangon. Nous rendrons plus tard ce même service à un avion d'Air Lanka après avoir passé la capitale birmane et rétabli le contact. Là encore, je touche presque physiquement du doigt la double nature, matérielle et virtuelle, de ce macrosystème technique : en même temps que nous approchons de Yangon au niveau 260 (26 000 pieds) nous envoyons un message à Paris, demandant entre autres choses une chaise roulante, la réponse sur tous les points revient presque immédiatement de la base. Ainsi il est possible de rester en contact permanent et instantané avec un aéroport situé à 8 000 km et pas moyen de communiquer avec un autre acteur du système qui se trouve à 8 km seulement !

Bientôt, en bas, un extraordinaire serpent lumineux se déroule sous nos yeux. Une nouvelle muraille de Chine... en Inde ? Non... tout simplement les lignes de crête de la frontière entre l'Inde et le Pakistan au-dessus du Cachemire sont éclairées *a giorno*... comme une autoroute belge. Ce zigzag lumineux me rappelle aussi une autre guerre de mon adolescence, à la frontière tunisienne, où la fée Électricité s'était transformée en sorcière qui frappait de mort tous ceux qui osaient toucher à ses fils de fer barbelés. Le spectacle de la guerre nous poursuit, même en l'air. A l'horizon le losange de la Croix du Sud semble nous narguer.

Lors du repos, le chef de cabine me montre les deux coins fumeur récemment créés : il se trouve en effet que de nombreux passagers choisissent les places non fumeurs pour ensuite aller fumer, après le repas par exemple, du côté autorisé. Astuce acceptée car les clients sont rois. Ce coin devrait donc les attirer et les fixer. En outre situé près du « galet », lieu de travail des PNC, il invite à l'échange avec le personnel. Astucieux. Je ne pensais pas que le point de vue commercial rejoindrait si vite celui d'Habermas : l'agir communicationnel ou de la théorie à la pratique dans la compagnie nationale française, bravo !

Dans le poste, les relations sont bien différentes de celles que j'ai pu observer à l'aller. L'un des copi en doublure (que j'appelle le « baroudeur » parce que c'est un ancien du GLAM), très décontracté, a allumé les deux plafonniers, la porte est souvent ouverte, le « captain » se sent obligé de dire qu'il est un peu maniaque. L'Autriche n'est plus loin, le moment-lieu limite est la ville de Graz pour le « détournement » sur Paris. Tout va bien, on annonce la suppression de l'escale à Vienne, cela ne pose aucun problème car tout était déjà prévu.

Vers 6, mais non 7 heures car nous sommes passés cette nuit en heure d'été, au bout de treize heures de vol, nous approchons de Paris, le soleil s'est levé, au loin la tour Montparnasse est plus visible que la tour Eiffel.

On devait atterrir sur la piste 9 (le numéro indique l'orientation en dizaine de degrés, ici 90 degrés) face à l'ouest, mais au dernier moment changement de programme, on fait un tour de plus pour prendre la piste 10 face à l'est.

En bas, les chevaux de Maisons-Laffitte sortis de leurs box commencent à s'ébrouer dans la verdure, l'avion s'aligne en courte finale, le sol se rapproche, une voix synthétique nous annonce avec froideur « four hundred », puis « three », « two », « one hundred », « fifty » (feet), « forty », « thirty », et « retard, retard, retard » (coupez les gaz) plusieurs fois comme si cette voix mystérieuse voulait commander à l'homme qui ne s'en laisse pas compter... le « baroudeur » avec son air totalement relax « arrondi » (décrochage provoqué qui permet d'atterrir) lorsque cela lui plaît et il embrasse voluptueusement la piste avec son engin de cent cinquante tonnes, un kiss-landing.

Le temps de rejoindre le parking, car nous ne serons pas au contact c'est-à-dire pas branché directement sur le bâtiment aéroportuaire, dans la cabine on s'agite déjà, mais l'aérobis est là qui pose sa ventouse sur la porte de l'appareil. Les passagers se précipitent à l'intérieur de l'aérobis comme s'ils avaient besoin d'oublier ce temps passé à ne rien faire. Je suis obligé de les suivre et j'ai à peine le temps de dire au revoir à l'équipage. Celui-ci d'ailleurs se défait très vite, ai-je remarqué à d'autres occasions, comme si l'histoire du groupe étant terminée on voulait vite l'oublier.

A 7.30 du matin tout va vite, sans bagages, la police et la douane... sans douaniers sont vite passées.

7.50 *on the road again...* sur l'autoroute du Nord, dans l'empire de la bagnole.

Ce carnet de route témoigne selon moi de la nature particulière de la route aérienne. Elle est composée d'objets physiques répartis dans des espaces qui

sont disjoints dans la vision commune, mais qui, ici, se recouvrent. L'Éverest n'est pas plus réel que la Croix du Sud, les parcelles cultivées de la plaine du Gange ne sont pas plus vraies que le cumulo-nimbus qui nous fait face, la tour de contrôle à quelques kilomètres au-dessous n'est pas plus présente que le centre opérationnel situé à des milliers de kilomètres... et elle est aussi composée d'innombrables événements humains, de rencontres qui donnent un sens à l'aventure du routard. La route aérienne fait éclater nos repères habituels de temps et d'espace, mais, création humaine, elle nous laisse aussi traverser les chemins de l'imaginaire.