

VOL PRESIDENTIEL PARIS/CAYENNE/MURUROA

QUELQUES SOUVENIRS D'ÉTIENNE DREYFOUS



Décidément ce vol présidentiel a marqué tous ceux qui, de près ou de loin, y ont contribué. Aujourd'hui c'est Étienne Dreyfous, qui nous conte comment cette mission eut son lot d'imprévus et comment, en tant que Chef de la Mission, il dut y faire face.

Par Étienne Dreyfous
Directeur des Relations Extérieures d'Air France

Le Président Marceau Long me demande de le rejoindre dans son bureau alors qu'il reçoit le Directeur de Cabinet du Ministre de la Défense. Celui-ci m'explique que le Président Mitterrand souhaite se rendre en Concorde à Cayenne pour assister à un lancement de la fusée Ariane puis prolonger son voyage pour visiter la base d'essais nucléaires de Mururoa ; ce dernier trajet devant rester confidentiel jusqu'au retour à Paris du Président Mitterrand...

La date de départ requise ne laisse que 48 heures pour organiser ce voyage. Le Président Marceau Long me demande de faire tout mon possible pour que ce voyage puisse se mettre en place dans les meilleures conditions... Selon la procédure établie, depuis maintenant pas mal de temps, j'alerte le commandant Jacob chef des pilotes Concorde pour examiner avec lui les problèmes opérationnels à résoudre et prépare la réunion de coordination générale que je tiens toujours à la Direction Générale en rassemblant, avant le voyage, tous les services au sol et navigants concernés.



Le rayon d'action du Concorde, plus limité que les avions classiques, conduit à retenir le trajet Paris/Dakar/Cayenne/Lima/Mururoa/Hao/Lima/Cayenne/Dakar/Paris. Le vol Mururoa/Lima ne peut être effectué en vol direct compte tenu de la longueur insuffisante de la piste de Mururoa qui se termine d'ailleurs par un mur de protection maritime gênant et qui rend impossible l'embarquement complet du fuel, d'où la nécessité de rejoindre d'abord l'île de Hao en poids léger. Le trajet Lima/Mururoa ne pourra être effectué qu'en limitant le nombre de passagers embarqués à une vingtaine, compte tenu du volume important de fuel à embarquer, en raison de la distance parcourue et de la distance de l'escale de déroutement possible à l'arrivée...



Les moyens en appareils et en équipage seront très tendus. Nous disposons à ce moment de cinq Concorde opérationnels. Un Concorde subira la transformation des équipements intérieurs prévus pour les voyages présidentiels (salons, chambres à coucher, secrétariat, etc.). Un 2^e Concorde sera en « stand by » à Paris, sur l'aire de départ pour être disponible immédiatement en cas de défaillance du Concorde n°1. Un 3^e Concorde sera en « stand-by » à New York pour être disponible immédiatement en cas de défaillance sur le trajet Amérique centrale/Mururoa et retour. Un 4^e Concorde, préalablement chartérisé par « Ariane Espace » pour transporter ses clients et assister au lancement de la fusée,

TEMOIGNAGE

sera maintenu comme prévu. Le 5^e Concorde effectuera la liaison normale Paris/New York et retour, sans pouvoir bénéficier de la réserve positionnée habituellement à New York, et utilisé en « stand-by » présidentiel (voir 3^e Concorde).

Les équipages nécessaires pour assurer les vols seront mis en place en tenant compte de la flexibilité requise en cas de changement d'horaires imprévus et souvent demandés par la Présidence...

Ordre est donné au Chef d'escale de New York de se rendre à Los Angeles où l'attendront de nouvelles instructions confidentielles qui l'amèneront à effectuer le trajet Los Angeles/Mururoa par avion militaire) ; sa présence là-bas est indispensable pour préparer et assurer le traitement au sol de Concorde ; appareil, bien entendu inconnu des services de l'Armée de l'Air en charge de l'escale.



L'Armée de l'Air confirme disposer au sol des générateurs nécessaires à l'alimentation électrique du Concorde qui ne dispose pas d'APU et indique pouvoir préparer dans ses propres cuisines les repas pour le trajet Mururoa/Lima. Les escales de Dakar, Cayenne et Lima sont alertées.

Tout semble prêt le jour du départ qui a lieu devant le pavillon VIP de Roissy - Charles de Gaulle. Les deux Concorde sont alignés. La Garde Républicaine est présente pour présenter les honneurs au Président Mitterrand. Le Président

Marceau Long et moi-même sommes présents pour accueillir le président de la République selon la procédure protocolaire.

Les passagers l'accompagnant sont embarqués et je me rends à l'appareil pour l'accueillir à bord ; nous quittons l'aire de départ. Presque immédiatement, au roulage, j'entends une annonce en cabine (peu discrète) : « Dreyfous au poste de pilotage ! » ... Je suis informé par le commandant de Bord que nous retournons au parking pour vérifier les freins du train d'atterrissage signalés en défaut sur le tableau de bord... J'informe aussitôt le Président. Nous revenons au parking, puis effectuons un 2^e départ suivi de la même alerte... et d'un 2^e retour au parking.



La décision est prise d'utiliser le Concorde de réserve, avec une prévision d'une heure supplémentaire de retard. Le Président Mitterrand n'apprécie pas du tout ce contretemps ; il craint d'arriver trop tard pour le décollage d'Ariane et d'avoir à faire face à la risée des médias... Il me le fait savoir dans des termes qui ne laissent aucun doute sur la nature de ses sentiments...

Le vol Paris-Dakar s'effectue sans incident ; mais un flottement se produit à l'arrivée à Dakar où le Président du Sénégal s'était déplacé pour saluer le Président Français... En effet, en raison de la limitation du nombre de passagers imposée, aucun membre du service du

TEMOIGNAGE

protocole ne faisait partie du voyage et je me rends compte qu'il va falloir pallier cette absence tout au long du voyage...

A Cayenne, les surfaces disponibles sur l'aire de stationnement sont insuffisantes pour faire face, correctement, aux besoins des avions qui sont trop nombreux : le Concorde chartérisé est là, le Concorde, avec équipement présidentiel que nous avons abandonné à Paris, nous a rejoints ; un B 747 et un B727 des lignes régulières sont sur place, 2 hélicoptères Puma devant servir au transport présidentiel « Cayenne/Kourou » sont là aussi, et enfin un Bréguet Atlantic de surveillance maritime... Pas assez de matériel au sol disponible pour traiter tous ces avions qui ne peuvent être tractés au sol et doivent se déplacer « au moteur ». Le Président Mitterrand embarque enfin pour Kourou ; il est arrivé à temps pour le lancement (ouf !!!).

Je me rends à Cayenne où l'on m'a réservé une chambre au Sofitel. ... Juste le temps de défaire mes bagages et je regarde la télévision qui transmet en direct le lancement d'Ariane qui... fait PLOUF dans la mer, ratant son décollage. Je retourne précipitamment à l'aéroport pour faire face à d'éventuels problèmes... Effectivement... Le Président Mitterrand avait, tout d'abord, dû faire face à un petit incident, car l'ascenseur emprunté s'était bloqué, avec lui, entre deux étages ! Ensuite, dépité par le « ratage » du décollage de la fusée Ariane, il s'était levé pour quitter la salle, sans un mot pour les équipes de techniciens ; mais se ravisant, il avait finalement fait demi-tour... Le fait que le Président ait commencé à quitter la salle, avait fait démarrer la « procédure de retour » de l'Armée de l'Air ; les militaires avaient mis en route les moteurs des « Puma », procédure qu'ils n'avaient pas annulée, n'ayant pas été informés du demi-tour... ce qui fait que lorsque le Président est arrivé, le « Puma » dans lequel il venait d'embarquer a refusé de « fonctionner », sa batterie s'étant déchargée et créant un nouveau retard. Seul un « Puma » était disponible pour transporter l'ensemble de la délégation. Je récupère à Cayenne un président furieux qui me dit : « Ah la France ! »

Nous repartons pour Lima. Le Chef de Cabine, au roulage, m'alerte qu'il y avait un passager en trop, à bord ! Sur les vols présidentiels, il n'y a pas de carte d'embarquement, ceux-ci étant normalement gérés par les services du protocole, aujourd'hui absents... Je repère vite l'intrus qui se cachait derrière un journal... Il s'agissait de Régis Debray. J'indique à l'aide de camp du Président, le Colonel Pons, que cela ne posait pas de problème sur l'étape Cayenne-Lima, mais qu'il lui appartenait de débarquer un membre de la délégation à Lima, pour effectuer l'étape suivante, de grande distance. Régis Debray, dépité de ne pas avoir été autorisé à effectuer ce voyage, s'était infiltré à bord, pensant que l'on n'y prêterait pas attention. Finalement, l'aide de camp a « choisi » un autre membre de la délégation pour débarquer à Lima...

A Lima, le Président du Pérou s'était déplacé pour saluer le Président de la France...qui refuse de le recevoir. Ni Mr Hernu le Ministre de la Défense, ni Mr Joxe le Ministre de l'intérieur, présents dans la délégation, n'étaient disposés, en l'absence de protocole, à en informer le Président du Pérou. J'ai donc dû le faire... J'avais déjà rencontré Le Président du Pérou à Paris, dans d'autres circonstances. Mais je n'ai pas pu, bien entendu, le conforter autant qu'il aurait été nécessaire.



En route de nuit pour Mururoa, nous survolons l'île de Pâques dont je vois, avec intérêt, les lumières allumées. En effet, l'aéroport de l'île est le seul que nous pouvions utiliser en cas d'urgence, entre Lima et Mururoa. Nous avons demandé aux autorités chiliennes qu'il soit maintenu ouvert cette nuit-là, pour le survol du Concorde présidentiel ; et cela malgré les relations difficiles que le président Mitterrand entretenait avec le général Pinochet.

TEMOIGNAGE

Nous nous posons sans encombre à Mururoa. Je vois le Général Mermet, commandant la base, que j'avais connu à l'Elysée du temps du Président Giscard d'Estaing, me faire des gestes fort sympathiques mais peu protocolaires... Je ne comprenais cependant pas pourquoi la sonnerie du seul et unique clairon de la Légion Etrangère, continuait à être « noyée » par le bruit des réacteurs, non coupés, du Concorde... La signification de ce phénomène m'est vite apparue. Les générateurs de l'armée de l'air, dont on



m'avait garanti la présence et la performance, ne débitaient pas l'ampérage voulu et le Commandant de Bord avait dû maintenir les réacteurs en marche pour bénéficier de l'alimentation électrique requise pour les procédures d'arrivée. Mais cela signifiait aussi que nous ne pouvions redécoller de Mururoa, comme prévu le lendemain, sans faire mettre en place le matériel nécessaire... Nous étions tout simplement en panne, au milieu du Pacifique. J'imaginai déjà les manchettes de la presse indiquant au monde qu'Air France « a laissé tomber le Président Mitterrand au milieu de l'océan !... »

Je me suis immédiatement mis à la recherche de matériel de substitution que je découvre enfin à Tahiti, chez UTA. Bien, mais encore fallait-il aller le chercher ! Nous avions tout juste le temps d'utiliser un Transall militaire qui dormait à Mururoa, en cas d'imprévus sur la base nucléaire... Mais impossible de l'utiliser sans faire lever les consignes strictes en vigueur... Je passe des heures tendues au téléphone (très mauvaises lignes) avant de découvrir, à Paris, la personne « apte à lever les consignes ». Ce qui fut fait. Le Transall fait son voyage « aller-retour » et les générateurs sont mis en place à Mururoa.



Nous n'étions cependant pas sortis de l'auberge !... Nous pouvions décoller de Mururoa pour Hao, mais nous ne pouvions pas redécoller d'Hao ; nous avions le même problème de générateurs... Le Transall était prêt à faire ce mouvement, mais sa vitesse en vol étant très inférieure à la vitesse de Concorde, cela entraînait un trop grand retard à Hao. Pour s'en sortir, il a fallu mettre en place, le Concorde vide à Hao. Cela permettait au Transall d'amener les générateurs à temps. Heureusement, le général Mermet « autorise » une vieille Caravelle, présente sur la base, à effectuer le trajet « Mururoa/Hao » avec le Président Mitterrand et sa délégation, afin de rejoindre le Concorde à Hao où je les attendais.

Le général Mermet nous rend également un autre service... Pour une fois (!) le Président Mitterrand se présente en avance sur l'heure de départ prévu de la Caravelle... Le général Mermet l'embarque donc dans sa Jeep et, pour bien l'occuper, lui fait faire plusieurs fois le tour de Mururoa... lui montrant, à chaque fois, des choses différentes.



La longue étape « Hao/Lima » se fait sans problème, si ce n'est que

TEMOIGNAGE

les passagers se plaignent de la monotonie des menus. En effet, les prestations du commissariat de Mururoa s'étant révélées impossibles à utiliser, nous n'avions que des toasts au caviar à offrir à nos hôtes...

A Lima, plusieurs problèmes nous attendent. On commence par me remettre un télex de Paris me précisant que les analyses faites sur le fuel, au premier passage, montraient qu'il ne possédait pas assez de particules antistatiques, pour être « sûr ». Il était donc impératif de débarquer tous les passagers durant le ré-avitaillement. La difficulté fut que le Président Mitterrand dormait profondément, ayant pris une dose importante de somnifère... et que son médecin nous interdisait de le réveiller. Me souvenant de l'époque de la Bataille de Trafalgar où Nelson, recevant l'ordre d'interrompre les combats, mettait sa lorgnette sur son œil borgne pour lire les instructions, je donnais l'ordre de procéder au refueling. Pour améliorer la situation, l'équipe chargée du refueling, fait une fausse manœuvre et répand une quantité importante de fuel sous l'appareil !... les pompiers heureusement interviennent rapidement.

Au milieu de tous ces incidents, je me retrouve devant le Président du Pérou venu à nouveau saluer le Président Mitterrand... J'ai eu le plus grand mal à lui faire comprendre les raisons pour lesquelles on ne pouvait pas le réveiller ; il était convaincu que j'avais cherché une nouvelle excuse diplomatique pour cacher le fait que l'on ne voulait pas le recevoir sur ses propres terres...

Et ce n'était pas terminé. Le commandant de bord m'informe qu'une alerte identique à celle qui s'était produite à Paris signale un problème sur les freins. Il demande au mécanicien au sol de désactiver le frein de la roue incriminée afin d'éliminer les facteurs d'alerte. Craignant de voir les passagers s'inquiéter de la situation, je fais placer un tracteur devant la roue pendant les travaux ; le salon d'attente surplombait le tarmac... Les facteurs d'alerte disparaissent et le commandant de bord estime que nous pouvons repartir. Plus tard, il sera déterminé que l'alerte était infondée ; une modification des équipements fut mise en place pour éviter le renouvellement de tels incidents.

Le vol « Lima/Cayenne » se déroule normalement. À l'arrivée à Cayenne, le Président Mitterrand est réveillé. Je lui indique qu'il a battu le record d'endurance et de vitesse des avions supersoniques ; cette longue étape a été parcourue en un temps-record, avec une montée ultrarapide, depuis l'île isolée du Pacifique... « Conférence de Presse » ! me dit-il immédiatement ; et me voilà dans l'obligation d'organiser, sans délai, une conférence de presse improvisée... (Pendant longtemps, le déroulement de cette étape et les chiffres du record ont figuré sur un bandeau dans le salon VIP du Concorde à Roissy).

Les étapes Cayenne/Dakar/Paris se passent heureusement sans incident. Je prends congé du Président Mitterrand à Paris. Il me dit gentiment : « Au fond, sur ce voyage, il ne s'est rien passé ». Je n'avais pratiquement pas dormi pendant trois jours ; cela devait se voir sur mon visage car le « Général chef d'Etat Major particulier du Président » me ramène chez moi, dans sa voiture, escorté de motards... ce qui a beaucoup impressionné ma concierge !

Etienne Dreyfous
Propos recueillis par Carole Guérand

Photos : Jean-Claude Boudinot, Etienne Dreyfous, <http://pics-aeronef.discutfree.com>