

**Avec Dominique nous partons à la rencontre d'un personnage aux multiples facettes. Vous avouerez qu'il est surprenant d'avoir affaire à la fois à un aventurier dans l'âme qui fonde la philosophie de sa vie sur celle d'un célèbre clown et à un commandant de CRS qui plus est rock and roll.**

## DOMINIQUE MÉREUZE



**C**e père de deux enfants est, à 51 ans, le président de la FFPIUM depuis fin avril 1998 et ce n'est pas sans un malin plaisir que je l'ai "matraqué" de questions afin de mieux le cerner !

Je peux maintenant vous le dire, avec Dominique, un CRS sera un Copain Réellement Symphonique.

**Ghislain Fournier** : pourrais-tu nous raconter tes débuts aéronautiques ?

**Dominique Méreuze** : j'ai découvert le vol par le delta en 1980/1981 à Montauban, sous une aile Manta avant de passer sous Exo 7 pour rapidement arriver sous Alpha Eole 2000. Rapidement aussi, j'ai été victime d'un grave accident, un oubli d'accrochage qui m'a valu trois mois d'hospitalisation. Lors d'un décollage en falaise, après avoir fait mon premier pas en avant, je me suis retrouvé suspendu à bout de bras au trapèze que j'ai instantanément lâché ! J'ai roulé dans la pente en heurtant les blocs de roche pendant une cinquantaine de mètres, cela se passait à

Collioure. Le fait d'avoir immédiatement lâché le trapèze m'a sans doute sauvé la vie car quelques secondes plus tard c'était 600 mètres de vide que j'avais sous les pieds.

Et cela ne t'a pas découragé ?

Peu après avoir repris connaissance, je m'étais promis que je revolerai un jour, ne serait-ce qu'une seule fois ! D'ailleurs pour l'anecdote, pendant mon hospitalisation et alors que j'étais suspendu d'un peu partout, ma femme m'annonça que mes parents se demandaient si j'envisageais d'arrêter mes bêtises un jour. Sachant qu'ils me rendaient visite le week-end suivant, j'ai demandé à ma femme de m'apporter tous mes bouquins sur le delta. J'ai ainsi placé la dizaine d'ouvrages bien en évidence sur une tablette à côté de mon lit d'hôpital, lors de la visite parentale, je n'ai eu aucune remarque dissuasive, le message avait dû être bien reçu !

Une fois remis, j'ai été muté à la Réunion où j'ai rencontré une équipe de vol libre formidable et très réputée. J'ai, avec elle, participé à deux

finale de Championnat de France. Parallèlement au delta et parce qu'à la Réunion je bénéficiais d'un peu plus de moyens, j'ai entrepris de passer mon brevet de pilote privé, nous sommes en 1986, ce qui m'a permis d'aller voler à Madagascar par exemple.

Puis je me suis fait un super copain : Félix, que tout le monde connaît aujourd'hui. Je l'ai aidé à s'installer au sein du club de vol libre avec ses ULM, nous permettant ainsi de pratiquer du remorqué.

Rapidement j'ai eu le désir d'apprendre à voler sur ses appareils. Il faut reconnaître que le delta reste vraiment le pied et je le classe au top du top pour la pureté de son vol ; avec lui on peut se prendre pour un oiseau.

Actuellement j'ai toujours mon matériel et j'en referai un jour, c'est sûr, un peu comme un retour aux sources.

Mais ce type de vol nécessite tout de même une anticipation permanente où l'on doit sans cesse gérer les ascendances pour ses transitions et de ce fait, rares sont les moments de parfaite détente où l'on peut par exemple s'accorder dix

minutes et s'attarder à regarder un paysage ou rendre visite à un copain en lui fixant un créneau horaire de rendez-vous. Quand on aime voler cela demeure un super complément au plaisir de l'air.

Après avoir quitté la Réunion, je me suis retrouvé à Charleville-Mézières, superbe région. Par ailleurs mes occupations professionnelles ne me permettaient plus d'attendre le moment propice au vol libre. Tout naturellement, je me suis tourné vers l'ULM. J'avais de plus un terrain à cinq minutes de chez moi. Puis - comme beaucoup - après avoir fait le tour de la région, j'ai fait la connaissance de Patrice Barcouda qui organisait déjà des rallyes, notamment celui des Vosges. Au contact de Patrice, je me suis rendu compte qu'en matière de pilotage, de météo ou de navigation, je n'y connaissais pas grand-chose. Alors que j'avais l'impression d'être très bon, je me retrouvais très mal classé dans les rallyes. Grâce à cette politique et l'expérience de Patrice, j'ai beaucoup progressé. Puis, de fil en aiguille, j'ai fait les Tours de France ULM, toujours avec Patrice. A ses débuts, le Tour de France était très limité financièrement et, du fait, limité en participants. J'ai pensé qu'il fallait le démocratiser en commençant par réduire sa durée à une semaine afin qu'un plus grand nombre de personnes puisse y participer sans puiser de façon trop importante dans le capital vacances familiales. Ensuite, nous nous sommes mis à chercher des sponsors dans le but de réduire les frais de participation.

**Aujourd'hui le Tour de France semble bénéficier d'une bonne réputation ?**

J'ai toujours la conviction que l'avenir de l'ULM reposait sur ce genre de balade. A l'époque, la Fédération ne nous prenait pas comme une équipe sérieuse or, en rassemblant les énergies d'hommes comme René Coulon, Patrice Barcouda et moi-même, nous avons relevé le défi en unissant nos compétences et Dieu sait que nous avons des caractères diamétralement opposés. Maintenant je désire transmettre à la Fédération ce concept, la réussite ne repose pas sur des personnes mais sur des compétences. Quand nous avons affaire à des hommes pleins de bonne volonté avec une même idée, un même but, même si tout dans leur parcours les différencie, ils pourront construire de façon positive. Avec Air Passion, nous avons prouvé que nous pouvions réaliser quelque chose de formidable et tout de même très compliqué.

**C'est la preuve par neuf que l'union fait la force quand d'anciens baba-cool s'associent à un commandant de CRS, c'est l'association du yin et du yang ?**

**C'est tout à fait ça, nous sommes unis par la**

**même passion. J'aime les personnages à plusieurs facettes. Moi-même au sein du milieu policier au départ je paraissais atypique. Imagine un commandant de CRS en blouson de cuir et santiags qui porte un jean, roule en 4 x 4 et qui plus est vole sur "ces drôles de machines" que sont les ULM...**

**J'ai démontré à mes collègues que le côté strict du commandant n'était pas indissociable de celui de l'aventurier qui dort toujours au fond de moi !**

**Je te sais nostalgique de l'époque de la Grande course ?**

**Avec Félix, nous avons participé à cette fabuleuse aventure à trois reprises quand celle-ci existait encore. Je parle des vraies Grandes courses que je considère encore aujourd'hui comme le top pour tester l'efficacité des pilotes et du matériel.**

**Alors pourquoi cette épreuve n'existe-t-elle plus ?**

Je pense qu'au niveau réglementation nous n'étions pas dans les clous. Nous nous arrêtions sur les routes, dans les champs pour aller faire le plein, certains allaient à la pompe avec leur machine. Tout ceci était toléré à une époque, je ne sais pas s'il en serait de même aujourd'hui. Nous volions sur pendulaire, nous sommes arrivés 2<sup>e</sup> une année, 3<sup>e</sup> une autre et nous n'étions pas loin de 2 000 kilomètres. Je rappelle le règlement : la course se déroulait avec un nombre d'heures limité. Le départ avait lieu, si mes souvenirs sont bons, le vendredi à 17 heures et il fallait être de retour le samedi à 12 heures pile. Si vous arriviez avec un quart d'heure de retard, cela correspondait au classement à ne rien avoir fait tant vous récoltiez de pénalités. En vol, il fallait repérer les balises caractéristiques, les photographier, en prendre le plus possible dans toute la France. Un peu comme en voile, l'option météo pouvait faire toute la différence. Il nous était aussi interdit de ravitailler à moins de dix kilomètres d'un terrain d'aviation ou d'une plateforme ULM. Le soir nous étions souvent hébergés dans des fermes où l'accueil était toujours super. J'adorais ce côté rustique !

**Le Tour de France est aussi une belle aventure ?**

Ah oui ! Mais c'est cet esprit que je souhaite retrouver, en plus sophistiqué, avec le Tour de France ULM, plus sécuritaire du fait du nombre important de participants et de l'image de marque de notre mouvement. Je suis depuis toujours convaincu que le voyage sauvera l'ULM et, pour cela, les constructeurs seront contraints de fournir des machines fiables et confortables, pouvant voler longtemps ! Si l'on se contente de faire des

Lui et les 56 % d'actifs qui œuvrent dans le secteur public, ont eu l'occasion d'être exaspérés par quelques-uns de mes propos tenus dans ce magazine sur ce qui sera la nouvelle lutte des classes du vingt et unième siècle : l'individu responsable contre le "mammoth administratif" ! De même que l'abbé Pierre et le cardinal Lustiger semblent les mieux armés des soldats propagandistes de la foi en la compassion et la tolérance, Dominique Mérauze pourrait donner foi en l'Etat et ceux qui le servent, si son exemple redevenait la règle... Le service, il a dû tomber dedans à la naissance ou c'est devenu une maladie professionnelle. Comme à tous les entrepreneurs, on lui objectera qu'il sert sa mégalomanie ! Ce serait le prendre pour un dément ! Il sait très bien que son action ne sert à rien, sinon à vivre dans un monde meilleur, réellement plus libre, égal et fraternel. Accessoirement, quand il partira, la FFPJUM comptera plus de 7 000 licenciés et les caisses seront pleines...

Yvette, son épouse enseignante, milite à Amnesty International ! Ce pourrait être le couple de l'année ! ? A ce jour, je n'ai pas mieux en magasin !

René Coulon

tours de piste, on ne se satisfait qu'à court terme, à long terme s'instaure une certaine lassitude qui, par la suite, pousse à quitter l'activité. Si nous voulons dynamiser le mouvement, il nous faut sortir des terrains et favoriser le mini-tour de France ou les grandes balades même à 3 ou 5 machines. Ainsi une relation entre pilotes se crée, une histoire se lie et leurs récits incitent les autres à en faire autant... Avec le Tour de France, nous voulons donner une image nationale de l'ULM ! Nous avons toutes les raisons d'en être fiers, quel autre mouvement peut gérer 105 machines volantes, avec toute l'intendance que cela représente, pour leur permettre de faire une pérégrination à travers la France ? La réponse est aucun ! Cela prouve bien, vis-à-vis des autres fédérations, que nous sommes les plus dynamiques, les plus entrepreneurs et les plus sérieux puisque ça marche. L'ULM est un véritable outil de plaisir et les grandes balades...

**Si tu es resté six ans à la Réunion pour des raisons professionnelles, pourrais-tu nous parler de ton métier ?**

Je suis actuellement commandant de CRS après avoir été lieutenant et capitaine. Je commandais depuis 5 ans une compagnie, la CRS 23 qui se trouve à Charleville-Mézières et, depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1998, je commande la CRS 1 qui est basée à côté de Paris, à Vélizy. La CRS 1 est l'équivalent de la garde républicaine, elle s'occupe de la protection des personnalités et, en son sein, on trouve la section motocycliste de l'escorte présidentielle. Ce métier m'a effectivement permis de voyager, j'ai vécu à Agen, Toulouse, Perpignan,



**Dominique Méreuz  
avec sa femme  
Yvette tout aussi  
passionnée de vol  
que lui !**

*l'île de la Réunion,  
Charleville-Mézières et  
aujourd'hui Paris.*

Un commandant de CRS est à la tête de combien d'hommes ?

*Deux cents et ce qui est intéressant par rapport à ma personnalité et mon caractère, réside dans le fait qu'une compagnie de CRS reste quelque chose de très autonome. Elle est composée de ses cuisiniers, de son centre de transmission, de son centre mécanique, de celui du service général et matériel et de son service de secrétariat, qu'il m'incombe de gérer. Si l'on m'informe à 15 h que dans la nuit je dois être à Lyon en partant de Charleville, ce sera un convoi de 25 véhicules qui s'en ira. Aussitôt arrivés sur place, tout s'organise, les cuisiniers font leur travail, le centre de transmission est monté, le secrétariat tape les notes de service, etc. C'est ce côté autonome que j'ai répercuté dans l'organisation du Tour de France qui consiste premièrement à servir, deuxièmement à informer afin de ne pas subir et troisièmement à organiser, mais nous y reviendrons quand nous aborderons ma façon d'oeuvrer pour la FFPIUM.*

Tu as d'autres passions que voler dans la vie ?

*Je suis un grand affectif, je n'ai jamais rien fait dans ma vie si ce n'est par passion. J'ai volé en fin de compte assez tard car j'avais environ 35 ans et ma première passion a longtemps été le rugby.*

*J'étais trois-quarts aile bien sûr, je ne pèse pas plus de 60 kg...*

Tu as toujours privilégié l'esprit de groupe ?

*Alors voilà ! Si j'ai choisi une carrière dans la police, c'était aussi dans le but de vivre au sein d'une collectivité. Pour ce qui me concerne, je conçois l'ULM dans le même esprit. Voler ne consiste pas à rester tout seul dans son coin, mais à partager ses expériences, vivre ensemble, se raconter des histoires, etc.*

*Mon métier m'a apporté le goût du collectif et celui de servir, d'ailleurs la devise des CRS qui figure sur notre drapeau est "SERVIR".*

Et quelle est ta devise personnelle ?

*Vivre ses passions !*

*Actuellement je suis comblé de bonheur car après avoir fait subir à ma femme des absences répétées, elle me déposait au terrain pour me récupérer le soir, sans compter les angoisses que j'ai pu lui causer, donc après des années de vol en égoïste, ma femme partage aujourd'hui ma passion et nous volons constamment ensemble. Il m'est très important d'avoir réussi à transmettre ma passion. J'ai si bien réussi à communiquer cette passion que ma mère qui est décédée il y a deux ans, avait écrit ses derniers souhaits qui consistaient à être incinérée et que son fils Dominique répande ses cendres au-dessus d'une forêt depuis son ULM. Mon père m'a demandé la même chose et j'ai, avec ma femme,*

*informé notre entourage que nous le souhaiterions aussi. N'est-ce pas un symbole extraordinaire ?*

Si ta femme te suit aujourd'hui c'est peut-être aussi parce que tes enfants sont grands ?

*Sûrement. J'ai une fille qui est maintenant infirmière et un fils en deuxième année à Saint-Cyr. Elle se sent sans doute plus libérée mais Dieu sait que maintenant elle ne prendrait pas la route si la possibilité d'effectuer le trajet en vol lui est proposée !*

*Nos avions volé ensemble pendant tout le Tour de France. Il ne faut jamais perdre espoir, il est possible de voler en couple j'en suis, je le répète, très heureux.*

Comment vois-tu l'ULM dans dix ans ?

*Il est très difficile de prédire l'avenir dans ce domaine. Qui, un ou deux ans avant l'arrivée des parapentes, aurait pu prévoir la diminution du nombre de deltas. A l'époque, il n'y en avait que pour le deltaplane ; nous les envisageons pour l'avenir de plus en plus performants. Je ne veux pas que les ULM deviennent des avions avec toutes les réglementations qui entravent leur développement et leur liberté. Je vois l'ULM dans dix ans composé d'un parc de machines simples mais performantes, toujours aussi libres que maintenant.*

Aussi libres que maintenant mais déjà plus aussi libres qu'au début du mouvement ?

*Ça pourrait rester aussi libre qu'au début si tout le monde était raisonnable mais cela reste une utopie. Il faut être comme je le suis, réaliste et pragmatique. Il est évident que l'encadrement reste inévitable et il commence par la formation des pilotes qui se doit d'être toujours plus performante. J'ai été à même de constater de grosses lacunes lors du Tour de France par exemple. Trop de pilotes ont du mal à s'insérer dans l'espace aérien en comparaison avec les autres aéronefs.*

Ce qui voudrait dire que le brevet n'est pas au niveau ?

*Je l'ai toujours dit et il suffit de relire ce que j'ai écrit, je suis pour un ULM avec le moins de contraintes possibles et plus de liberté. C'est-à-dire pouvoir décoller de chez soi et arriver chez un ami en se posant dans un champ, ce qui n'est plus possible en avion. Par contre, il ne faut pas que l'on voie en moi le fic quand je dis que, pour la sécurité de tout le monde et la pérennité du mouvement, nous devons en arriver à une formation véritablement plus sérieuse et plus complète. Si nous voulons montrer que nous sommes compétents et*

bons, si nous souhaitons continuer à voler librement et voyager, cela passe obligatoirement par des comparaisons avec les autres disciplines aéronautiques. Le fait de pénétrer dans leur domaine de vol, les côtoyer, nous incite à être aussi performants qu'eux en matière de technique de vol. Dans la vie en général, mais surtout en ce moment à la tête de la Fédération, tout est une question d'équilibre. Les extrêmes ne sont jamais bons ! Je pense à ceux qui revendiquent à tue-tête une fausse liberté "extrême" ou bien ceux qui veulent tout fliquer. Ceux-là ont tort. Il faut des compromis. Compromis entre les hommes, compromis entre technique et passion, sans jamais omettre que la technique reste toujours au service de la passion.

#### Quel est ton plus beau souvenir de vol ?

Tu dis bien de vol en général ? Dans ce cas ce serait mes vols en montagne en delta. Il m'est très difficile de pouvoir exprimer ce que je ressens pendant ces moments-là, le gros regret de ma vie est de ne pas être poète afin de pouvoir exprimer avec des mots les sensations ressenties. Pour me rappeler ces vols, souvent je monte en ULM puis je coupe le moteur pour retrouver le calme et la sérénité du vol. Quand j'emène des passagers - j'en ai eu des centaines - à chaque fois que les conditions météo me le permettent, je coupe le contact et atterris sans moteur, c'est précisément ce dont ils se souviennent avec le plus d'émotion...

#### Sur quels types de machines voles-tu en général ?

Actuellement je m'occupe du largage parachutiste au centre de parachutisme de Charleville-Mézières avec un Cessna 310 de 300 chevaux. Je suis instructeur multi-axes, je vole sur Rans S.12 Airale mais je pratique le pendulaire le plus souvent car il m'apporte beaucoup de plaisir. Amour du delta quand tu nous tiens !...

#### Comment t'es-tu retrouvé président de la FFPIUM ?

J'ai tout d'abord agi de façon égoïste en commençant par défendre ma propre liberté en même temps que celle des autres. J'aime trop voler pour pouvoir imaginer que l'on entrave ma liberté. Dans quatre ans je serai à la retraite et je n'ai pas envie de me priver. Ensuite, je n'étais pas d'accord avec l'esprit qui y régnait en contestant je passais pour un brailleur et un incompetent et grâce à Air Passion, nous avons prouvé que nous étions capables de mener à bien une entreprise à la hauteur de nos ambitions. Mon club et Air Passion m'occupaient déjà suffisamment jusqu'au jour où une crise a éclaté au sein de la



**Son métier, une vocation d'officier : servir.**

FFPIUM pour laquelle je n'étais pour rien. Nous assistions à l'implosion de notre fédération ! C'est à partir de ce moment que l'on m'a demandé de me présenter, j'ai refusé !

#### C'était un peu un bâton merdeux ?

Lorsqu'on vient te chercher, que l'on vote pour toi et que l'on te pousse en avant, il est bien évident que la place ne doit pas être confortable et facile ! J'ai été élu président parce que personne ne voulait de cette place, c'est sûr ! J'étais le seul qui pouvait s'adresser aux extrêmes les plus divergentes de la Fédération et l'on comptait sur moi pour les réunir soit par une conciliation, soit en les remettant en place afin de fédérer un peu de force ! Ce qui a plaidé en ma faveur ce sont sans doute mon côté organisateur, mon "don du com-

mandement" et mon goût pour l'associatif.

Maintenant que j'y suis, je mets en application mes théories, en rappelant qu'au début je n'étais pas plus volontaire que ça ! Ma mission à la tête de la Fédération consiste à redorer son blason, lui redonner toute la place qu'elle avait totalement perdue au sein de l'administration et vis-à-vis des autres fédérations. Il me faut aussi la réorganiser au niveau des structures administratives, lui refaire une santé financière en rapport avec les textes législatifs et réglementaires, ce qui n'était pas le cas. Pour résumer, mon but est de forger un outil dans le court terme qui soit capable de relancer le mouvement en avant dans le moyen terme. J'arrêterai, en ce qui me concerne, ma fonction dans deux ans et demi en ayant la satisfaction de transmettre à mes successeurs cet outil qu'est la Fédé, performant, capable de défendre des membres !

#### Dans deux ans et demi tu quittes la présidence ?

Tu as tout compris, je me contenterai de remettre en état la Fédération, de relancer le mouvement en lui donnant une direction à suivre, après il faut arrêter. Je ne suis pas pour les présidences de 23 ans comme il en existe dans d'autres fédés. Si je raisonne ainsi c'est, premièrement, parce qu'à ce poste on se fatigue, il faut savoir comment on conçoit le boulot de président.

Avec son rôle fédérateur, il a sur les épaules une tâche énorme à réaliser en plus de sa profession, sa femme, ses enfants, sa passion. Ce qui consiste à consacrer toutes ses heures de loisir à la Fédé en se couchant à deux heures du matin régulièrement. Si l'on s'implique véritablement c'est réellement dur et usant. Deuxièmement, quand on reste trop longtemps en place, on a tendance à prendre de mauvaises habitudes qui consistent à considérer la Fédération comme sa propre chose. Prenons l'exemple de ma compagnie de CRS, je vais la quitter et la transmettre à un autre qui la fera aussi bien marcher puisqu'en lui transmettant le flambeau je lui ai fourni un bon mode d'emploi.

#### Aurais-tu une blague pour conclure ?

Non, pas une blague mais une phrase d'Achille Zavatta que je me suis appropriée comme support philosophique dans la vie. Achille se trouvait à la fin de sa vie lorsqu'il expliqua pendant une interview : "Je commence à gagner de l'argent, j'ai longtemps galéré mais tout ce que je gagne je le dépense. Eh oui, à quoi cela me servirait d'être le plus riche du cimetière ?" Je trouve cette phrase magnifique car la vie est faite pour y vivre ses émotions et ses passions. Ma vie se résume peut-être ainsi, la sagesse fait durer, la passion fait vivre. ■ ■ ■