

FRANCOIS NENIN : OUPS ! J'AI OUBLIE QUELQUE CHOSE

François Nénin se présente comme journaliste d'investigation. En 2006 il a publié un livre avec comme coauteur Henri Marnet-Cornus, ancien pilote de chasse, ancien pilote d'Airbus A340. On trouvera dans les pages de ce PDF ce qui concerne ce livre.

Et maintenant ? Maintenant, Hollande, Royal, Valls, Taubira, Le Drian, Cazeneuve et Vidalies attendent bêtement le prochain crash inutile, « stupide », qu'on aurait pu éviter, avec des magistrats hors-la-loi qui falsifient les faits, violent le code de procédure pénale et le code pénal, escroquent les familles de victimes de crashes aériens et pourchassent pour l'enfermer celui qui dit la vérité et aide les familles de victimes. C'est dans un PDF compréhensible par tous (27 pages de documents judiciaires - 3,7 Mo) :

<http://jacno.com/prov/crashes-familles-victimes-securite-aerienne-et-cabinet-noir-elysee.pdf>

N'hésitez pas à télécharger / sauvegarder ce PDF. Vous ferez œuvre utile dans l'intérêt des familles de victimes et dans celui de la sécurité aérienne. Ainsi, même si je venais à être enfermé avec disparition concomitante de mon site Web...

Merci.

Norbert Jacquet

EN PAGE SUIVANTE :

Notice distribuée fin janvier et début février 2006 à tous les libraires et aux médias

Extrait (marquage rouge sur l'image en page suivante) :

« L'aviation civile est aussi une histoire d'omerta. Ceux qui parlent à découvert sont sacrifiés. Exemple en ce sens, l'incroyable histoire de Norbert Jacquet, cet ancien pilote d'Air France que l'on a fait passer pour dément au nom de la raison économique. Après l'accident de Habsheim en 1988, il avait dénoncé les graves carences techniques des Airbus en pleine guerre commerciale contre Boeing. 16 ans après, il est devenu... clochard. »

.I...

Y a-t-il un pilote dans l'avion ?

TRANSPORT AÉRIEN : LE DOSSIER NOIR

Genre: **document**
Parution: **9 mars 2006**
Format: **150 x 230**
Pagination: **300**
CLIL: **2341 (01)**
ISBN: **2-35076-017-0**
EAN: **9782350760179**
Prix public: **19 €**

le contenu du livre

Statistiques à l'appui, l'avion est couramment présenté comme le moyen de transport le plus sûr au monde.

Après le dernier été « pourri », qui a connu 7 crashes et plus de 500 morts, des compagnies comme la West Caribbean, prises dans une logique commerciale de rentabilité obsessionnelle ont démontré qu'elles pouvaient faire passer les préoccupations liées à la sécurité des passagers après celles du profit ; et ce avec la complicité objective des pouvoirs publics censés encadrer le transport aérien.

Pressions et menaces sur les pilotes, maintenance négligée, crashes évités de justesse, contrôles quasi inexistantes, détournements de fonds, affairistes à la tête des compagnies, licences de complaisance et affrètements douteux : à l'instar de la marine marchande, les ingrédients sont plus que jamais réunis pour que se produisent de nouvelles catastrophes.

Les auteurs ont enquêté pendant plus de 10 mois pour mettre au jour cette réalité du transport aérien. Ils ont rencontré beaucoup de témoins et récupéré des documents techniques, des compte rendus. Ce travail sans concession met en cause des compagnies étrangères mais aussi des compagnies françaises. L'insécurité aérienne n'est en effet pas seulement le fait des compagnies basées dans des pays du Tiers-monde. La « grande maison » Air France, elle-même, n'est sans doute pas irréprochable. Des pilotes révèlent, documents à l'appui, des pratiques contraires aux règlements de sécurité.

L'aviation civile est aussi une histoire d'omerta. Ceux qui parlent à découvert sont sacrifiés. Exemplaire en ce sens, l'incroyable histoire de Norbert Jacquet, cet ancien pilote d'Air France que l'on a fait passer pour dément au nom de la raison économique. Après l'accident d'Habsheim en 1988, il avait dénoncé les graves carences techniques des Airbus en pleine guerre commerciale contre Boeing. 16 ans après, il est devenu... clochard. Ce livre explore enfin les différents facteurs qui peuvent conduire au crash.

Au concept de « chaîne de l'erreur », il substitue celui de « chaîne des responsabilités ».

À la fin de l'ouvrage, un chapitre particulier sous forme d'entretiens et de récit passionnant, nous livre le « retour d'expérience » de l'un des coauteurs, pilote pendant 35 ans.

les auteurs

Henri Marnet-Cornus

57 ans, est un ancien commandant de bord d'EAS, d'AOM et d'Air Lib. Il a démarré sa carrière en tant que pilote de chasse en 1969. Il est aujourd'hui président de l'association de sécurité aérienne Safety First et directeur du Planetarium d'Aix-en-Provence. Pour avoir dénoncé de graves manquements à la sécurité des vols d'Air Lib, il a été licencié pour faute grave, licencieusement jugé par la suite sans cause réelle et sérieuse.

François Nénin

36 ans, est diplômé de l'École Supérieure de Journalisme. Aujourd'hui journaliste indépendant, il a été pendant plusieurs années chef de rubrique « Transports et Tourisme » à *60 Millions de Consommateurs*. Il s'est spécialisé sur la sécurité aérienne et a notamment révélé le scandale Air Lib : les passagers ont été mis en danger par cette compagnie qui n'entretenait plus les avions.



François Nénin
Henri Marnet-Cornus

privé

le plan média

- Bonnes feuilles dans un hebdo.
- Invitations chez Fogiel ou Ardisson.
- Nombreuses invitations radio.

les arguments

- 1 Pourquoi y a-t-il de plus en plus de crashes ?
- 2 Qui sont vraiment les « compagnies poubelles » ?
- 3 La France est-elle « protégée » ?
- 4 Comment améliorer la sécurité aérienne ?

privé

Quatrième et première de couverture du livre sorti dans les premiers jours de mars 2006

Citation : « Quant à ceux qui décident de rompre la loi du silence, leur vie est brisée, comme ce pilote d'Air France devenu clochard après avoir fait des révélations sur les accidents des Airbus ».

Dans le livre, la moitié d'un chapitre est consacré à mon affaire.

Détachez vos ceintures!

Pressions et menaces sur les pilotes, maintenance négligée, contrôles quasi inexistantes, détournements de fonds, affairistes à la tête de compagnies : les auteurs ont enquêté pour mettre au jour cette réalité du transport aérien et pointer du doigt la chaîne des responsabilités. Grâce aux contacts qu'ils ont pu nouer à l'intérieur même des compagnies, ils révèlent, documents confidentiels et témoignages inédits à l'appui, des faits de mise en danger de la vie d'autrui. Parfois sans le savoir, les passagers échappent de justesse à l'accident. Et lorsque malheureusement il se produit, la quête de vérité de leurs familles se heurte à de puissantes réalités économiques.

Le crash du Concorde de juillet 2000, lui, avait été prévu par le Conseil de sécurité américain des transports. Au même moment, la compagnie Air Lib était pillée de ses actifs avec des méthodes douteuses. Quant à ceux qui décident de rompre la loi du silence, leur vie est brisée, comme ce pilote d'Air France devenu clochard après avoir fait des révélations sur les accidents des Airbus. Les auteurs ont aussi mis au jour d'inquiétantes dérives à Air France. Enfin, ils ont pu constater, depuis un cockpit, les carences incroyables des systèmes de contrôle. Comme ils l'avaient annoncé un an avant « l'été pourri » de 2005, les crashes vont continuer. Et pourtant, ces accidents n'ont rien d'une fatalité...

François Nénin

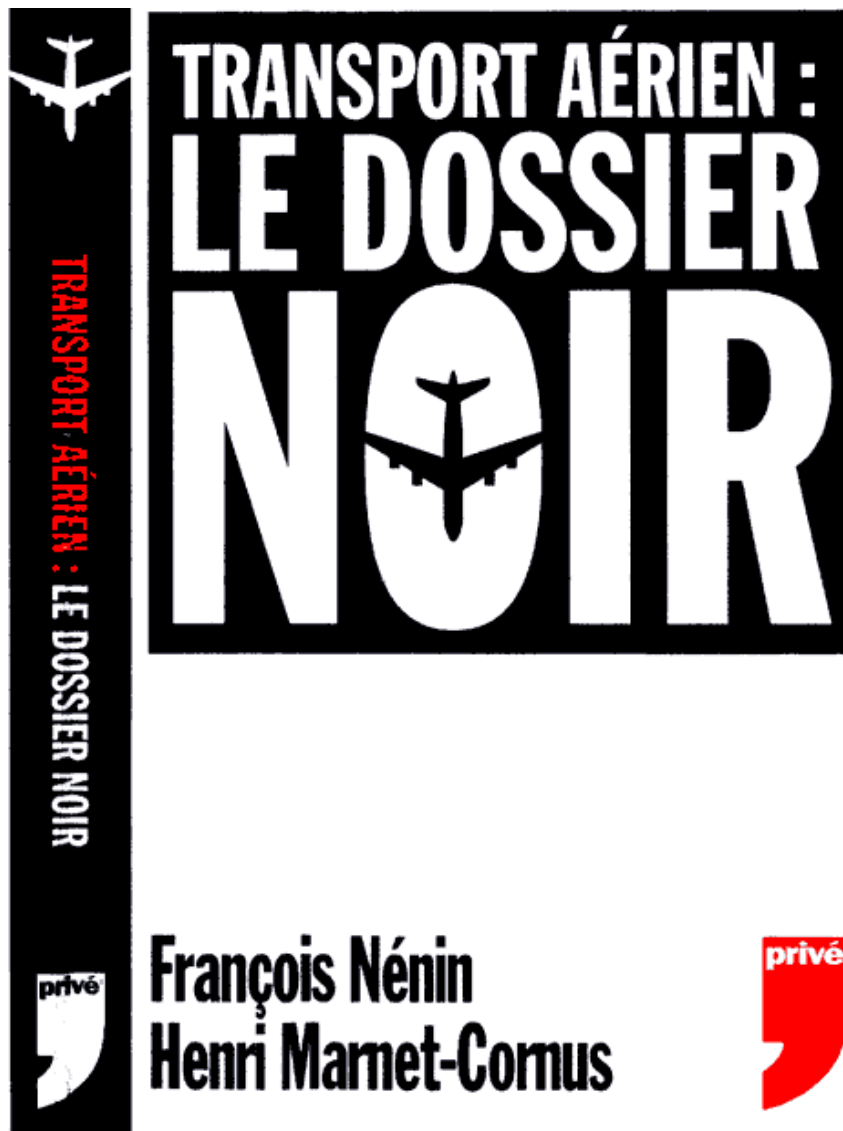
*est enquêteur, ancien journaliste, chef de rubrique
« Transports et Tourisme » à 60 Millions
de consommateurs.*

Henri Marnet-Cornus

*président de l'association de sécurité aérienne Safety First,
est un ancien commandant de bord d'Air Lib.*



EAN
ISBN
PRIX



./...

Dédicace des auteurs

Cher Norbert,
 Voici le dossier noir du
 transport aérien ... celui
 que tu as ouvert avec
 beaucoup de courage en

1988 -
 Nous sommes à tes côtés
Francis

Nous avons espéré te rendre
 hommage. Ton courage nous
 a soutenu la voie

Bien amicalement,

Hanni

Saisie écran d'une information parue sur le blog de François Nénin au moment de la sortie du livre
(sur la photo, je suis l'interviewé)

L'omerta, la loi du silence, les menaces...

On a du voir juste dans le choix de nos témoins et de nos informateurs car bizarrement, deux d'entre eux, qui témoignaient pourtant en anonyme, ont déjà subi des pressions et des menaces. A une ancienne cadre du secteur "on" a conseillé d'arrêter de "baver dans la presse" (!) alors qu'elle était uniquement en contact avec nous pour le livre. Cette personne nous a demandé de retirer son témoignage. Il existerait une omerta dans le transport aérien et le secteur du tourisme ?

10:25 [Lien permanent](#) | [Commentaires \(0\)](#) | [Trackbacks \(0\)](#) | [Envoyer cette note](#)

LA SUITE DE L'ENQUETE : LE DOCUMENTAIRE



Ici, nous sommes sur un aéroport fermé à la circulation, un dimanche après midi. Nous rencontrons une nouvelle fois un homme assez incroyable, l'un des témoins importants de notre livre.

10:25 [Lien permanent](#) | [Commentaires \(0\)](#) | [Trackbacks \(0\)](#) | [Envoyer cette note](#)

./...

La Montagne (Clermont-Ferrand), 12 mars 2006

Et tous les autres quotidiens du groupe, une dizaine, qui couvrent tout le centre de la France

(l'article a été coupé en deux pour tenir sur une seule page)

« Il y a peu encore, figurait dans le vocabulaire du personnel volant d'Air France le verbe « norberiser ». Inintelligible pour l'extérieur, le terme faisait référence à un pilote de 747, Norbert Jacquet... »

Les très noirs dossiers du transport aérien

ENQUÊTE
SOPHIE LECLANCHÉ

Il y a peu, encore, figurait dans le vocabulaire du personnel volant d'Air France le verbe « norberiser ». Inintelligible pour l'extérieur, le terme faisait référence à un pilote de 747, Norbert Jacquet, licencié pour avoir ouvertement pointé les déficiences de l'Airbus A320, de ceux qui se sont crashés, notamment, à Habshheim et au Mont Saint-Odile. « Norberisé » s'appliquait donc à toute personne susceptible d'avoir des ennuis avec sa hiérarchie — ou pis encore — pour avoir proféré des vérités pas bonnes à dire. Norbert Jacquet, le pilote sacrifié au nom de « l'intérêt collectif » (1) et beaucoup d'autres témoins des dessous de l'aviation civile, François Nénin et Henri Marnet-Cornus les ont rencontrés et entendus. Pas par hasard. Le premier des coauteurs, journaliste, est un ex-chef de rubrique « Transport et Tourisme » à 60 millions de consommateurs. Le se-



AUTEUR. François Nénin avec son coauteur, Henri Marnet-Cornus, seront les invités télévisuels de Marc-Olivier Fogiel le 19 mars.

Pendant une dizaine de mois, ils ont mis leur nez dans les cockpits, collecté des documents officiels, recueilli, aussi, la parole « des familles de victimes confrontées non seulement à la mort de leurs proches mais aussi à la dérobade et aux trahisons ».

cond, ancien commandant de bord d'Air Lib et président de l'association de sécurité aérienne Safety First a été licencié en septembre 2002 pour « faute grave » soit le « refus de faire décoller un avion potentiellement dangereux ». Ensemble, à travers leur livre *Transport aérien : le dossier noir*, « ils ont décidé de tirer la sonnette d'alarme » explique François Nénin. C'est-à-dire d'une part « briser la loi du silence » sur ce qui se passe dans les compagnies aériennes, « pointer les manquements en terme de sécurité » et, également, brosser un état « des dérives d'un secteur » dont le seul pilote semble être désormais l'impératif de rentabilité. Ce que confirme Henri Marnet-Cornus : « Le transport aérien est dans la même logique mercantile qui a précipité la marine marchande dans une spirale destructrice incontrôlable... Il s'agit d'être toujours plus performant en terme de coût de productivité. Faire de la sécurité l'objectif n°1 est un handicap ».

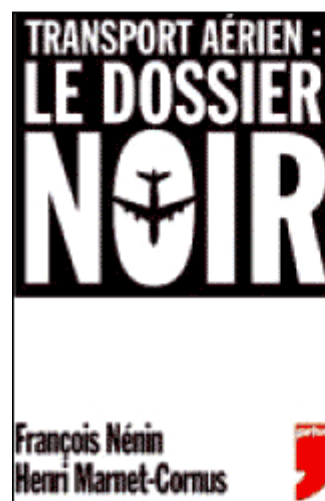
Les crashes aériens ne sont pas une fatalité

Côté ambiance, cela a plutôt été « circulez, y a rien à voir » note François Nénin. Après les crashes de l'été 2005 (six crashes et six cents morts !), nous avons demandé à la DGAC (Direction générale de l'aviation civile) l'autorisation de suivre un inspecteur (2) dans ses opérations de contrôles sur l'aéroport de Roissy... Nous n'y avons pas été autorisés ».

Via l'exemple de Charm el Cheikh ou du crash du Vénézuéla, les auteurs posent un postulat limpide : les crashes aériens ne sont pas une fatalité, ils découlent d'une chaîne de responsabilités, voire, en l'occurrence, d'irresponsabilités. Avions à la maintenance hasardeuse, compagnies au bord de la faillite, personnel navigant utilisé au-delà des limites physiques, utilisation de pièces de contrefaçon, contrôles de complaisance... Toutes les conditions sont aujourd'hui réunies pour que se multiplient les tragédies. L'avènement des « compagnies poubelles » a eu la peau de l'avion moyen de transport le plus sûr. ■

(1) Auteur de *Airbus : l'assassin habite à l'Élysée* paru en 1994 aux éditions Première Ligne. Librement consultable sur le site internet : www.jacno.com. François Nénin prépare un documentaire sur cet ex-pilote devenu « docteur ».

(2) Seuls cinq inspecteurs de la DGAC travaillent sur les aéroports du nord de la France, c'est-à-dire, Orly et Roissy qui couvrent la moitié du trafic français.



► *Transport aérien : le dossier noir*, paru aux éditions Privé, 310 pages, 19 euros, disponible depuis jeudi en librairie.

CI-DESSOUS ET PAGE SUIVANTE :

La Montagne (Clermont-Ferrand), 4 mai 2006

Et tous les autres quotidiens du groupe, une dizaine, qui couvrent tout le centre de la France

En « Une » :



./...

Dernière page, colonnes centrales, en haut de page :

Centre France

LA MONTAGNE

A320 ■ Un ancien pilote attend aussi la vérité

Survол d'un nid de non-dits

Ancien pilote d'Air France, Norbert Jacquet a tout perdu en 15 ans. Sa faute ? Avoir défendu une vérité qui dérange : les défaillances de l'Airbus A320.

LAURENT CALMUT

Entre ses mains, Norbert Jacquet tient un livre. Presque une relique. Jaunies par le temps et l'usure, les pages se décrochent. « C'est mon principal outil de travail », explique-t-il, sourire aux lèvres. L'ouvrage (*Airbus, l'assassin habite à l'Élysée*), l'homme l'a publié il y a 12 ans. Mais pour lui, il reste plus que jamais d'actualité. Celle d'une vérité après laquelle cet ancien pilote d'Air France court depuis le 26 juin 1988. Depuis le premier crash d'un Airbus A320, à Habsheim, en Alsace, six ans avant le drame du mont Sainte-Odile.

Un accident auquel Norbert Jacquet s'attendait. Dix-huit ans après, il se souvient comme si c'était hier d'un dîner avec des collaborateurs du ministre des Transports de l'époque, Louis Mermaz, au



TRAJECTOIRE. Norbert Jacquet va suivre, depuis l'Auvergne, le procès du mont Sainte-Odile. Photo Laurent CALMUT.

cours duquel il avait prévenu des défaillances du nouveau modèle du constructeur aéronautique européen : « J'avais dit qu'il faudrait un crash pour que les choses bougent. C'était le samedi soir. Le lendemain, on apprenait le drame de Habsheim ». Car à l'époque, l'A320 suscite la controverse du côté des pilotes de ligne. Censé marquer l'avènement du « tout électronique », l'engin compile en fait les défauts, de la composition de l'équipage aux problèmes techniques.

« Par exemple, les manches n'étaient pas couplés et les ordinateurs interféraient au moment des phases d'approches », précise l'ex d'Air France. « Pour simplifier, c'est

comme si vous aviez deux volants dans une voiture et qu'en tournant dans la même direction, les deux orientent les roues de façon différente. Or en situation critique, il faut que les solutions soient les plus simples possibles. Ce n'était pas le cas ». Pour dénoncer cela, le pilote a même créé un syndicat.

Pour autant, l'avion de Habsheim sera « blanchi » par Louis Mermaz. Une décision qui sonne également le glas de la carrière de Norbert Jacquet. Convoqué pour une visite médicale exceptionnelle, l'homme sera déclaré inapte à piloter un avion. Un faux motif psychiatrique qui entraînera le retrait de sa licence de pilote.

Licence qu'il récupérera à la faveur de nombreuses contre-expertises, unanimes sur ses aptitudes. Entre-temps licencié par sa compagnie, plusieurs plaintes pour diffamation seront alors déposées contre lui par Michel Delebarre, nouveau ministre des Transports, et son prédécesseur.

La suite comprend également des filatures, des menaces, l'expulsion de son domicile, la prison et les hôpitaux psychiatriques (20 mois de détention au total)... Un acharnement que l'intéressé explique : « Pour le pouvoir politique en place, je m'attaquais à un marché d'État, et c'était tant pis pour moi ». A 56 ans, Norbert Jacquet est aujourd'hui endetté et SDF. Plusieurs fois, il a ironiquement « fait la manche en uniforme de pilote ». Hébergé près de Riom (Puy-de-Dôme), il poursuit sa quête de la vérité à travers son site internet (*). En gardant évidemment un œil sur le procès de la catastrophe du mont Sainte-Odile : « Certains pensent qu'il faudrait me faire témoigner. Mais il n'est pas impossible que je fasse une action symbolique ». ■

(*) www.jacno.com

➤ **A lire** *Le dossier noir du transport aérien*, de François Héning et Henri Marmet-Cornus.

François Nénin, seul, a publié un livre en avril 2013. « **Ces avions qui nous font peur** ». Quelques informations sur ce livre :

<http://norbert-jacquet.jacno.com/ces-avions-qui-nous-ont-peur-un-livre-excellent/>

« *Oups !* »...

PS : les deux pages suivantes présentent des documents qui en disent long.

./.

LE FAUX : UNE SPECIALITE DE L'AVIATION FRANCAISE

Ci-dessous, deux articles de « Minute ». Ceux qui ont établi ces faux n'ont jamais été inquiétés. Pire : c'est moi, Norbert Jacquet, qu'on a jeté en prison pour les protéger, parce que j'envoyais ces articles dans les hautes sphères et les faisais connaître dans les rédactions (à une époque où l'Internet n'existait pas).

« MINUTE » DU 21 FEVRIER 1996 (article publié en Une)

Le Scandale de l'Airbus D'Habsheim

Un nouveau mystère !

Michel Asseline, aux commandes le 26 juin 1988 de l'Airbus A 320 qui s'écrasait à Habsheim, faisant trois morts, aurait-il été victime de la part des autorités d'une tentative de corruption, pour assumer seul toutes les responsabilités et blanchir l'avion ? Une vraie fausse licence semble le prouver !

Rappel des faits : trois mois après l'accident, alors que l'enquête judiciaire débute, la commission de discipline de la DGAC (Direction générale de l'aviation civile) retire à Michel Asseline sa licence pour une durée de huit ans, sanction confirmée le 29 septembre 1988 par le ministre des Transports Michel Delebarre. Asseline doit donc remettre sa licence aux autorités. Par la force des choses, il en est dispensé : sa licence a en effet brûlé dans l'accident... ce qui est confirmé dans un courrier adressé par Claude Frantzen, membre de la DGAC, à la Federal Aviation Administration américaine, s'interrogeant sur la situation juridique de l'intéressé : « La licence de monsieur Asseline ayant brûlé dans l'accident, de ce fait il n'était de toute façon plus en possession de celle-ci. »



La vraie fausse licence de Michel Asseline qui lui fut remise par un haut fonctionnaire de l'Aviation civile quelques jours après sa suspension.



Or c'est faux, Asseline était en possession d'un duplicata de cette licence, avec tous les tampons nécessaires, datée du 25 mai 1988, un mois avant l'accident, donc antidatée ! A quoi pouvait lui servir ce morceau de papier officiel ? A se recaser plus facilement à l'étranger...

française qui, en octobre 1988, m'a remis cette vraie fausse licence. Ça restait apparemment la volonté du gouvernement français de me faciliter la tâche dans un éventuel reclassement à l'étranger.

Mais c'était sans doute un piège pour me faire accuser de faux et d'usage de faux. Je ne me suis jamais servi de ce duplicata... »
La balle est désormais dans le camp de la DGAC. ☐

Pas claire, l'aviation civile !

Est-ce la DGAC qui se serait prêtée à ce jeu ou Asseline qui serait un faussaire ? Joint au téléphone, ce dernier nous a donné sa version des faits : « C'est un haut fonctionnaire de l'aviation civile

Quand Maurice PAPON utilise le passeport d'un ami, GUIGOU intervient publiquement. Pour de fausses licences de pilote de ligne... aucune réponse.

Quand un passager trisomique ou obèse a un problème d'embarquement, GAYSSOT intervient publiquement (en plein mois d'août, depuis Béziers où il est en vacances). Pour de fausses licences de pilote de ligne... silence.

(J'attends toujours une réponse du gouvernement sur ces faux.)

« MINUTE » DU 28 FEVRIER 1996

SCANDALE DE L'AIRBUS D'HABSHEIM (SUITE)

Une seconde vraie fausse licence !

« **M**inute » révélait la semaine dernière que le commandant de bord Michel Asseline (suspendu le 29 septembre 1988 pour une durée de huit ans par le ministre des Transports Michel Delebarre suite à la catastrophe de Habsheim) avait bénéficié, à l'insu ou avec la complicité de la DGAC (Direction générale de l'aviation civile), d'un vrai faux duplicata de sa licence, antidaté du 25 mai 1988, pour lui permettre de se recaser à l'étranger... Or il existe un second vrai faux duplicata, également antidaté du 25 mai 1988 !

Pourquoi cette multiplication de duplicatas ? Tout simplement parce que les faussaires semblent s'être emmêlés les pinceaux. Le faux que nous publions aujourd'hui porte en effet la signature de Bernard Palayret... Or c'est ce même Bernard Palayret

Deux vraies fausses licences pour le prix d'une ! Le duplicata signé par Bernard Palayret, un haut fonctionnaire de l'aviation civile, aurait dû en effet être détruit...

NOM (N) : ASSELINE
 Prénoms (Pr) : Michel
 N° de licence : 25-05-1988
 N° de permis : Permis ISC
 Nationalité (N) : Française
 Domicile (D) : 5
 Délivré à Paris, le (N) 25-06-69
 Pour le Ministre et par délégation
 Directeur Général de l'Aviation Civile
 B. PALAYRET

NOM (N) : ASSELINE
 Prénoms (Pr) : Michel
 N° de licence : 25-06-1989
 N° de permis : Permis ISC
 Nationalité (N) : Française
 Domicile (D) : 5
 Délivré à Paris, le (N) 25-06-1989
 Pour le Ministre et par délégation
 Directeur Général de l'Aviation Civile
 B. PALAYRET

qui, le 29 septembre 1988, avait signifié sa mise à pied à Michel Asseline. Que le nom de la même personne apparaisse à la fois sur la lettre de sanction et sur la vraie fausse licence était vraiment trop gros...

D'où la nécessité d'un

second faux, c'est ce qu'explique Michel Asseline : « Trouvant sans doute la signature du haut fonctionnaire [Palayret, NDLR] trop voyante, car cette même signature était déjà apposée au bas du document me communiquant la décision du ministre de suspendre mes licences professionnelles, un fonctionnaire, que j'appellerai M. X, me demandait par téléphone de détruire la première vraie fausse licence et m'en remettait une nouvelle, toujours duplicata daté du 25 mai 1988, mais avec une autre signature et une autre photographie. »

Sur ordre de qui ? « Il est invraisemblable que M. X ait risqué la cour d'assises pour complicité d'établissement de faux en écriture publique. Il était certainement couvert à l'échelon supérieur et pour moi cette "faveur" sentait très mauvais. Je décidais

donc de ne pas détruire la première et me retrouvais en possession de deux vraies fausses licences, dont je ne me suis jamais servi, ne désirant pas être accusé de faux en écritures publiques, ce qui était peut-être d'ailleurs le but final des personnages ayant couvert M. X ! »

Et, depuis huit ans, Michel Asseline attend qu'on lui restitue sa vraie licence. Le nouveau ministre des Transports de Bernard Pons, à qui il a demandé à bénéficier de l'amnistie présidentielle, lui a répondu qu'il n'en était pas question tant que l'affaire du crash de Habsheim n'aurait pas été jugée par la justice. Ce qui, bien que l'accident remonte au 26 juin 1988, ne semble pas être pour demain... Il y a des affaires que l'Etat a intérêt à étouffer.

O.F.

- FIN -