Le Récit d'un TNA.....E 54 !

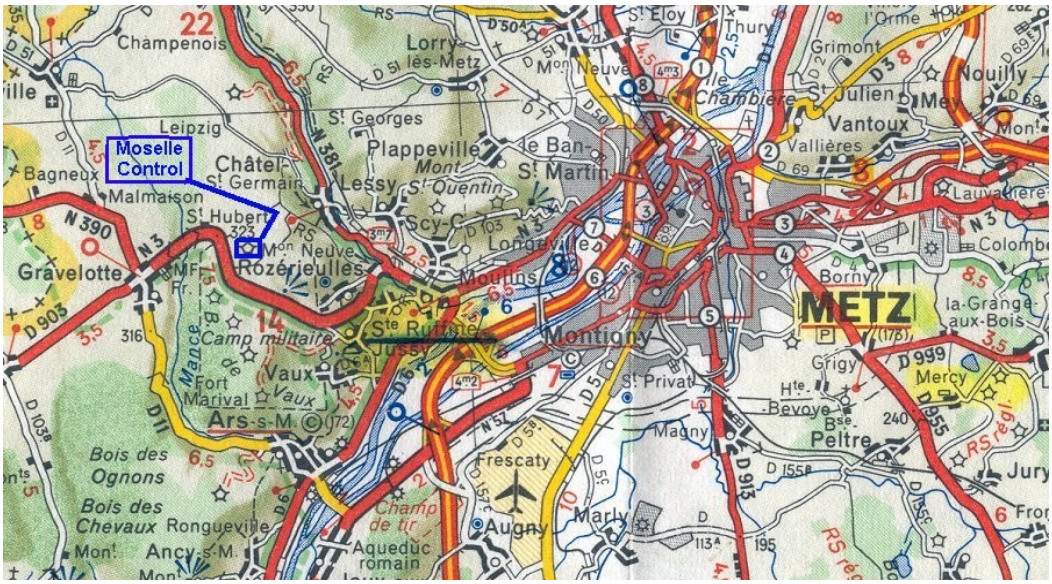
AVANT – PROPOS

A l'automne 2009, mon ami Claude CHAUVEAU, ancien Secrétaire Général du Sncta, également ancien révoqué de la grève de 1973, a été amené à plonger dans ses souvenirs.
Il en a fait une narration, de son entrée à l'ENAC en 1954, son service militaire dans l'Armée de l'Air en Algérie, à l'exercice de ses fonctions à *"Moselle Control"* , cet Organisme mythique dont tant d'entre nous, les beaucoup plus jeunes, avons si souvent entendu parler sans trop savoir de quoi il s'agissait.

***"Moselle Control"* ou le MCAC, Military-Common-Area-Control ou bien le Centre de Contrôle Mixte de Metz.**

Claude m'ayant adressé, à l'époque, ce document, je lui avais aussitôt proposé de l'incorporer à mon propre récit. Ce que Claude avait bien volontiers accepté.

Voilà qui est réalisé..



« Moselle Control »

auteur : **Claude Chauveau**

Préface:

L'activité de **"Moselle Control"** fût une tâche particulière du contrôle aérien mixte et a fait partie de la description des charges et pénibilités du contrôle aérien des années 60.

Aussi, je vais essayer de faire un retour en arrière, un grand pas dans mes souvenirs, (mais certainement un minuscule pas pour l'Humanité en paraphrasant le trop célèbre homme faisant son premier pas sur la lune), ...mais à chacun son rôle dans la vie sociale de cette humanité.

Ne dit-on pas que SI le nez de Cléopâtre avait été plus long, la face du monde en eût été changée, alors on ne sait jamais ....notre action syndicale au long des années, a, d'un certain point de vue, sûrement et très certainement changé la face du monde,..... mais qui le sait ?

C'est aussi dans cette brève période que j'ai fait, dans cet Organisme, mes tout premiers pas vers une destinée syndicale non envisagée, non recherchée mais qui fût pleine d'émotions, de joies, de peines, d'amitiés, de sympathies, d'amis et aussi d'ennemis même au sein de mon environnement amical précédent.

Je dédie ce texte à **Jean-Marie Lefranc**, qui fût pour moi, un guide, un étendard, un porte-parole (la bonne parole bien entendu !!!), mais surtout un ami, puis aussi à **Daniel Gorin** qui fût mon mentor,mon leader, mon inspirateur, ma traction (pour aller en avant), mon président, mon ami.

Je le dédie à Pierre Vieillard, mon ami de toujours, avec qui nous avons fait un long chemin ensemble, et aussi à Michel Garcia.

Je le dédie, aussi, à mon ami Jacques Fournier qui bien que plus

jeune que Jean-Marie, Daniel , Pierre et moi, a apporté un sang neuf, une vivacité, une ténacité une vision plus jeune, plus réaliste , moins théorique, et qui est devenu au fil des années l'historien le plus complet de nos actions syndicales et professionnelles.

Merci Jacques d'avoir mis à la disposition de tous l' histoire d'un contrôleur depuis plus de 40 ans. Merci, pour nous les anciens, de nous avoir fait revivre nos années de jeunesse, qui sont celles de nos combats, de nos défaites mais aussi, celles de nos victoires, tout au moins, des jalons vers la victoire, que nous les forçats, les déshérités du contrôle avons posés pour que nos jeunes, les contrôleurs d'hier et ceux d'aujourd'hui puissent bénéficier de la promotion de cette belle profession, que nous avons porter au plus haut pour une vraie reconnaissance nationale et internationale.

En dernier, last but not least, je dédie ce récit, début de mon combat, à mon épouse Michèle mais aussi à Martine, Annie, et Claudie .... et à toutes les épouses des contrôleurs, qui ont su en leur temps être à nos côtés, nous supporter et nous réconforter, quand les événements se présentèrent de manière, disons relativement négative, et pourtant nous avions tous, nous espérant plus présent à la maison, deux, trois et même quatre enfants qui se demandaient où étaient leurs papas que l'on voyait de temps en temps apparaître sur le petit écran.

Je le dédie également à tous les contrôleurs anonymes qui dans l'ombre de leurs dirigeants syndicaux les ont aidés et soutenus dans le combat commun.

Claude, l'apprentissage de la vie :

Je finissais une année difficile de Maths Sup au lycée Saint Louis, sur le boulevard Saint Michel à Paris, le fameux *boul'Mich*, après avoir réussi péniblement, au bout de la deuxième année, mon bac Moderne, avec la mention rare et spéciale *"avec l'indulgence du jury"*. A ma défense je dois arguer que je n'ai pas bénéficier, comme certains de soutien intellectuel familial. Hélas!.

(mon père est à droite avec son brassard de premier communiant !!) .....

Mon père, onzième enfant d'un couple de paysans, disons "d'homme et de femme à tout faire", devint orphelin de mère à deux mois et demi et de père à l'âge de quatre ans. Confié entre temps à la famille (?), il est le jour même, de ses six ans, placé dans un asile, on dirait aujourd'hui un orphelinat de la DASS, et c'est à treize ans moins deux mois, après la première communion, qu'il est envoyé dans une ferme pour y devenir le petit larbin des adultes.

Grandissant dans cet environnement, sérieux et travailleur, il deviendra berger, puis charretier, conduisant deux puis quatre chevaux, avec brabant simple ou double (charrue à plusieurs socles !!) en se plaçant ou se replaçant à chaque Saint Jean dans une ferme, en tapant dans la main du patron comme signe d'acceptation du nouveau contrat. Cette vie, sans culture intellectuelle, il la vivra jusqu'au moment, où, à l'âge de vingt huit ans, il rencontrera au mariage d'un de ses frères, la sœur de la mariée.

Rosa, 5ème fille sur 7 filles, (rien que des filles, le pauvre père !!), de son nom si charmant travaillait comme petite bonne à tout faire, dans une BOF (beurre, œufs, fromage) à Paris, depuis l'âge de treize ans, juste après le certificat d'études primaires. Sérieuse et travailleuse, elle aussi, devint vite la génitrice du fruit de l'amour, après un mariage vite expédié. C'est dans l'arrière boutique de marchand de vins, alcools et eaux minérales que mes parents tenaient en gérance appointée (superbe promotion pour eux deux !!), que, aidé par Maurice le commis livreur, je préparais mes études et mon bac. Maurice avait été jusqu'en seconde et avait préféré faire jouer sa musculature qu'il avait imposante au lieu de se laisser poursuivre par des études

qu'il n'appréciait pas. Cette somme d'assistance était toutefois fort limitée et d'un secours relativement maigre, mais cependant bien réelle moralement, ce qui n'est pas négligeable, enfin !

Je demande l'indulgence de tous car c'est aussi à cette période que j'ai fait la connaissance et passeé le plus de temps possible avec Michèle qui deviendra plus tard mon épouse. Que Monsieur Leconte, mon prof de Maths Sup, qui habitait le carrefour des Champs-Elysée m'excuse, il nous a souvent vu et me faisait de gros reproches du regard, en suivant le même chemin à pied que nous, lorsque, mon vieux vélo à la main, (prénommé le vieux Charles comme Guynemer !!), je raccompagnais Michèle jusqu'au pont Alexandre III, là où nos routes bifurquaient. Elle se dirigeait vers la rue Miromesnil à côté du Palais présidentiel, moi vers l' Ecole militaire entre les Invalides et le Champ de Mars. C'était le merveilleux temps....des amours et de la jeunesse, le temps de ceux qui ont le monde ouvert devant eux.

Mars 1954, les amoureux

Poussé par mes parents à rechercher un métier, ils auraient bien aimés et le répétaient souvent que je devienne fonctionnaire, m'apportant la sécurité de l'emploi et la retraite, qui pour des enfants de paysans accablés par les aléas et les calamités des mauvaises récoltes, était la vraie vie sécurisée. Moi, j'envisageais un travail en plein air tel que métreur ou responsable de chantier, mais j'étais aussi tenté par l'aviation et sa renommée. Pourquoi pas pilote ? mais pour cela il aurait fallu présenter le concours de l' Ecole de l'Air de Salon, d'un niveau un peu trop fort pour moi, ou bien encore, être pilote civil, mais alors il aurait fallu faire des heures de pilotage que mes moyens financiers inexistants ne me permettaient pas. C'est pourquoi quand je suis tombé par hasard, je ne sais plus comment j'ai obtenu cette brochure des métiers de l'Aviation Civile, (je l'ai encore classée précieusement dans ma bibliothèque), et que j'ai trouvé ce concours d'Ingénieur d'Exploitation, je n'ai pas hésité à m'y présenter bien qu'il n'y avait que 5 places à concourir et que nous nous sommes retrouvés à plus de 500 le jour des épreuves.
Michèle m'ayant poussé à présenter le concours d'un niveau juste en dessous, à savoir celui de CNA "Contrôleur de la Navigation Aérienne", c'est avec assurance que le jour du concours je me suis assis avec plus d'un millier d'autres candidats pour 15

postes offerts. C'est ainsi, aussi, qu'ayant terminé 7ème du concours, je me présentais, fier comme Artaban, au mois d'octobre 1954 à l'ENAC, à Orly. Je ne terminerai l'année que 17ème sur 30, le concours interne ayant augmenté le nombre d'élèves.

A cette période des années mi-cinquante, le service militaire était obligatoire, qui mieux est, la guerre d' Algérie, je veux dire l'insurrection civile en Algérie, ayant démarrée depuis les incidents de *"la Toussaint rouge"* en novembre 1954, les nouvelles recrues étaient envoyées de l'autre côté de la Méditerranée pour maintenir la paix civile et d'autres allaient rapidement être rappelés.

N'ayant pas présenté, (comme certain!!) la préparation militaire d'EOR (élève officier de réserve), c'est en tant que 2ème classe, après 3 semaines de formation militaire dilettante à Bordeaux-Mérignac, que j'ai rejoint, en vieux wagon de bois, Marseille (plus de 24 heures de voyage) et son transit militaire pouilleux à souhait, avant d'embarquer sur le" Kairouan". Invité à rester au 4ème pont inférieur là où les toilettes débordaient, et là où le menu était servi dans une énorme marmite rempli d'un liquide sans nom, les mouvements de gîte du bateau le vidant de son contenu à chaque va et vient, laissant exhaler des odeurs fort écœurantes. Les transats sur le pont furent assaillis malgré la température très basse en mer au mois de décembre.

Arrivé le 24 décembre au matin sur la base d'Oran la Sénia c'est avec des tiraillements au ventre que le soir même, soir de réveillon donc de fête, je montais la garde autour des barbelés (piètre protection!!) cernant les hangars et les aires de stationnement des avions, pensant tristement à ceux qui à Paris pouvaient aller danser, s'amuser, et vivre normalement, notre jeunesse qui s'évanouissait dans l'amertume des situations d'attentats dans les villes et des raids ennemis dans les montagnes et les vallées adjacentes.

Base d'Oran La Sénia, les militaires du contingent en plein travail de nettoyage de la pseudo pelouse !!

Fiancé à Michèle depuis le mois de juin, j'aspirais à revenir rapidement en France métropolitaine. La seule solution qui me fût proposée était de passer le concours d' EOR et ainsi de faire la formation en France. Vite dit , vite fait et réussi. C'est ainsi que j'embarquais de nouveau, presque pour mon anniversaire, au mois d'avril, sur le "Sidi Bel Abbés", (nom super célèbre en Algérie, car base de la Légion Étrangère), en 1ère classe, oui, moi le 2ème Classe d'y il a quelques mois, j'étais devenu, reconnu comme officier et traité comme tel à savoir cabine de luxe, 1ère

classe, et servi à table par des garçons stylés et en tenue, présentant un menu de choix écrit sur un beau papier glacé. Je n'ai jamais pu admettre cette différence de traitement entre un 2ème classe et un soi-disant supérieur, peut-être est-ce de cette simple situation que mon combat, ma lutte contre l'injustice a pris naissance et s'est développé....à moins que cela soit un trait de mon (sale) caractère, ou tout simplement de mes origines paysannes .

Base de Caen-Carpiquet, les élèves en plein travail de nettoyage des armes on peut reconnaître à gauche Gérard Martiré et à droite Guy Deprost.

Les examens de l' Ecole d'Officier de Réserve de Caen-Carpiquet se sont bien terminés pour moi et j'étais prêt à recevoir ma nouvelle affectation.....en France ou éventuellement en Allemagne mais surtout pas en Algérie où les combats devenaient de plus en plus âpres et durs.
L'officier responsable des affectations remarquant mon diplôme et mon titre de Contrôleur du trafic aérien me dit sans ambages *"mais vous avez suivi les stages de formation militaire de l'ENAC ?"*.

Je ne pouvais que répondre que *"oui"* puisque durant la formation à l'ENAC nous avions, pendant des heures, tenté de guider, heureusement fictivement, des chasseurs militaires à effectuer des percées avec les indications imprécises des relevés gonios.

La sentence tomba lourde et sans appel , **réaffecté en Algérie.**
....et c'est encore, ainsi que j'embarquais sur le "Ville de Marseille"(....en 1ère classe....on s'y habitue facilement !!) pour rejoindre la base de Boufarik à une centaine de kilomètres, dans la plaine de la Mititdja, au sud de la ville d'Alger.

Je me souviens fort bien de mon tout premier tour de service comme officier responsable de la tour de contrôle. Il devait être dix heures du soir, le terrain était fermé, c'est à dire que les pistes et taxiways étaient bloqués et qu'en cas d'utilisation il fallait que j'envoie des hommes de la compagnie de garde y effectuer l'inspection préalable. C'est à ce moment là qu'un hélicoptère militaire contacta la tour pour effectuer une évacuation sanitaire. Bien qu'interdit par le règlement, mais à ma demande, le pilote ayant accepté de se poser sur le parking éclairé devant la tour, l'évacuation sanitaire eu lieu en toute quiétude et rapidité. J'étais fier d'avoir apporté ma contribution à cet acte humanitaire.

Le lendemain, le colonel commandant la base, dont le bungalow jouxtait le terrain, me convoqua dans son bureau pour me passer un sacré savon, car, règlement, règlement, il était interdit de faire poser un engin volant identifié en dehors de la piste ....inspectée!!

Et c'est ainsi que pendant huit jours je me suis prélassé dans mon lit, sous la tente, à lire une grande quantité de bouquins sous la chaleur accablante du mois d'août avec le vent de sirocco en supplément.

Je n'insisterais pas une fois encore sur le fait d'injustice que j'ai ressenti et qui faisait monter en moi un sentiment de rébellion, une fièvre de réaction révolutionnaire.

Peu de temps après, 3 mois, je fût muté au CCR d'Alger Maison Blanche comme officier de liaison auprès du contrôle civil, ...un premier contact avec mon vrai boulot de contrôleur civil.

Mais, en fait, c'était peu attrayant car le CCR d' Alger travaillait avec les vieux instruments des positions avions via les messages HF en dehors de la TMA ...et j'étais cantonné à dire seulement bonjour le matin, et au revoir le soir....un travail peu pénible mais peu enrichissant.

Ma Tour et en bas mon QG, ma piaule, mon bureau dans le bungalow en tôle!!

C'est peut-être, une fois de plus, à cause de mes réactions trop réalistes que moins de trois mois plus tard je me suis de nouveau retrouvé affecté à la base de Tébessa, sur la frontière tunisienne, disons le DTO (Détachement en Théâtre d'Opérations) beaucoup moins risible et plus dangereux.
J'y étais chargé, à la fois, des responsabilités du Commandant civil d'aérodrome dépendant de la Direction de l'Aviation Civile et de Chef de Tour responsable de la coordination des mouvements aériens et, en plus, j'étais promu adjoint du Commandant avec le poste de responsable de la sécurité générale de la base (n'oublions pas que nous sommes en territoire algérien en insurrection !!!)

Dur, dur pour un jeune de 22/23 ans sans expérience de la vie, du commandement en particulier....sans connaissance, sans culture ou presque de tout ....donc un vrai apprentissage, sur le tas, de la vie.

Après plus de 27 mois passés sous l'uniforme dont 24 en Algérie, c'est avec émotion et satisfaction que je rejoignais celle ...et ceux qui m'attendaient impatiemment.

La 4 cv de mon père sur la place de Bruges janvier 1958.

De retour dans les premiers jours de décembre 1957, Michèle et moi nous nous sommes mariés le 20 janvier 1958, puis après un bref voyage de noces avec la 4cv de Papa, voyage prévu pour visiter les châteaux de la Loire et qui se termina par la visite de la Belgique, Bruges, Gand, Ostende, Bruxelles, Liège, voyage prémonitoire de ce qui m'attendait plus tard!!.

Affecté à compter du 2 février au MCAC de Metz, en tant que contrôleur civil, Michèle et moi rejoignons la ville lorraine avec nos deux valises en carton.

L'arrivée à Metz, Moselle :

1958.....février.....Metz.....l'incroyable situation.

En sortant du train en fin d'après midi, il fait froid, il y a du brouillard partout qui pénètre fermement dans les couloirs sinistres de cette gare germanique aux murs épais et à l'aspect rébarbatif.

Avec nos deux valises, Michèle et moi avançons à tâtons dans les couloirs peu éclairés et brouillasseux..
J'interpelle un premier individu qui s'avère être un ouvrier italien ou quelque chose de similaire, qui ne parle pas le français, ça commence bien. Une deuxième personne s'approchant, je réitère mon contact et une fois de plus ce personnage ne parle pas français, c'est pourtant un local mais il ne s'exprime qu'en allemand, il faut dire qu'à cette période des années cinquante les lorrains, les messins, ont subi la présence allemande depuis les années1870, jusqu'en 1918, et qu'ils viennent d'être embrigadés de nouveau à apprendre, uniquement, l'allemand durant l'occupation de cette seconde guerre mondiale. En plus le *"schpountz"*, ce dialecte, ce patois lorrain, est très proche

de la langue allemande et il est parlé partout dans les campagnes et dans les villes, la culture française via les médias télé et radio inexistants à l'époque n'a pas encore eu d'impact sur la vie des messins. Dans les bus, on n'entend que ce vilain patois qui *"écorche les oreilles"*.
Quinze ans plus tard quand de nouveau nous habiterons la Moselle, Michèle et moi, nous ne reconnaîtrons plus la ville, dans les bus et les rues de la ville tout le monde parle maintenant français, quelle évolution en si peu de temps.

J'accoste encore une troisième personne sortant de je ne sais où, mais hélas ce brave "travailleur algérien" ne peut s'exprimer correctement *"je l'y sé pa !!"* me rétorque t-il et, las de cette situation je dis à Michèle surtout ne bouge pas, je sors et le premier hôtel de la gare, ...du commerce ou ....du bon coin... je le réserve et je reviens te chercher,.... ce qui fût dit et ce qui fût fait.

Le lendemain je téléphonais à Môsieur BAR, l'ingénieur responsable de la délégation civile. Ancien commandant d'aérodrome promu au titre envié d'ingénieur, il était bien brave mais surtout bien incompétent, et ne faisait pas le poids vis à vis des autorités américaines, en réalité un bon diplomate qui cherchait à éviter tous les problèmes et tous les emmerdements !!

Moselle Control :

Historique :

En 1950 le conseil de l'OTAN décide de situer son siège du quartier général à Paris qui utilise pour cela dès 1952 le Palais de Chaillot, puis celui-ci est transféré plus tard au "Palais de l'OTAN " devenu depuis l'Université Paris Dauphine. C'est aussi à cette période des années mi-cinquante que la décision d'établir des bases de l' OTAN en France est prise. Le nombre de bases créées et développées est impressionnant, mais toutes ne fonctionneront pas ou auront une activité militaire réduite ....ou peut-être cachée !!

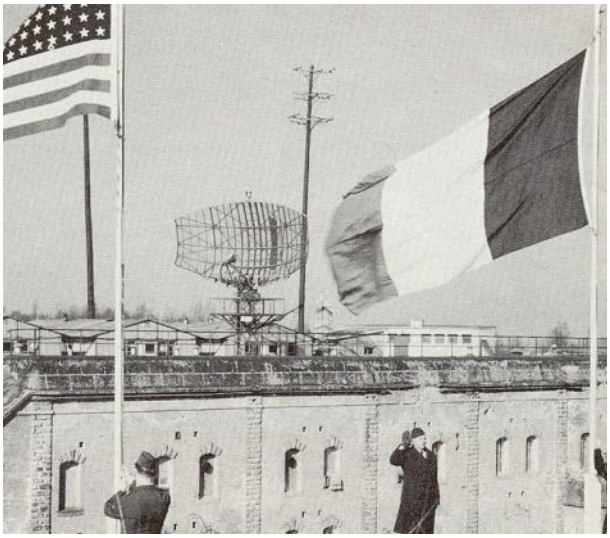
Les bases canadiennes sont construites à Marville-Montmédy et à Gros-Tenquin.
Les bases américaines suivantes voient le jour: à Etain Rouvres, à Chambley-Bussières, à Toul-Rosières, à Phalsbourg-Bourscheid, auxquelles est associée la base militaire française de Metz-Frescaty,. Ce sont les bases qui seront intégrées dans la structure de **"*Moselle Control*"**.
D'autres bases seront encore créées ou activées aux alentours de l'espace aérien

français de **"*Moselle Control*"**, comme celles de Châlons-Vatry, de Lunéville-Chenevières, ou de Vouziers -Séchault, et encore celle de Vitry-Brienne, ainsi que les bases militaires françaises de Nancy-Ochey, d'Epinal Mirecourt, ainsi que celle de Strasbourg-Entzein. En territoire allemand occupé par les forces alliées, d'autres bases sont activées, comme celle de Sembach ou celle de Lahr, proches de la frontière française.
Chaque base ayant ses propres procédures d'approche, pas toujours compatibles et surtout non sécurisées avec celles des bases voisines, suite à de nombreux incidents et airmiss, il s'est avéré, rapidement nécessaire, au commandement du **4th ATAF** (Allied Tactical Air Force) chargé des opérations de l'Otan dans les théâtres d'opération européens de centraliser le contrôle aérien en y incluant le contrôle des avions civils et des avions militaires de transport navigant avec un plan de vol de type OACI.
Ce dernier service relevant de l'autorité de l'Aviation Civile française, le SGAC (Secrétariat Général de l'Aviation Civile), il fût décider d'envoyer à **"*Moselle Control*"** des contrôleurs français. Ceux-ci étaient placés sous l'autorité administrative de Monsieur François Bar, un ingénieur d'exploitation de l'aviation civile qui en référait directement à la DNA (Direction de la Navigation Aérienne).

Situation :

Après beaucoup de réflexion, le fort Jeanne d'Arc fût choisi par la 4th ATAF.

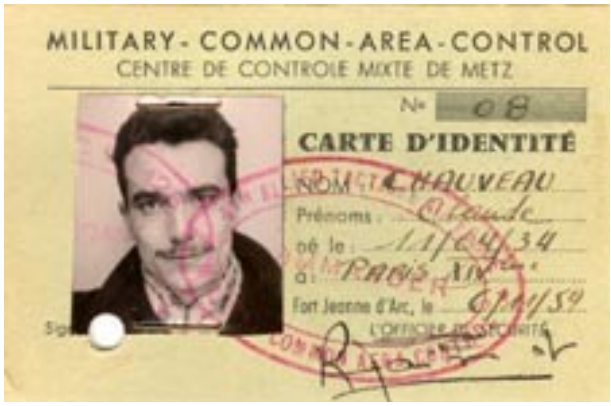
Situé sur la route de Gravelotte (connu comme *"il pleut comme à Gravelotte"*), à une dizaine de kilomètres de la ville de Metz, choisie elle aussi pour être au centre du dispositif retenu, le fort Jeanne d'Arc est une ancienne forteresse en béton construite par les allemands en 1902 durant l'occupation de la Lorraine.
Occupé par les allemands durant la seconde guerre mondiale , il subit les affres des combats et en 1958, on pouvait encore y voir les cicatrices laissées par les obus.



Entouré de masse de fils de fer barbelés enchevêtrés et de piquets de métal, le fort lui même, comprenant la salle d'exploitation, ne pouvait être rejoint que par des chemins ceinturés de panneaux indiquant le danger de présence de mines, ...gai, très gai, après les années de guerre en Algérie!!.

Activités :

La zone de **"*Moselle Control*"** a été définie comme un espace aérien contrôlé. C'est plus ou moins un quadrilatère débutant par le travers de la base aérienne française de Reims mais non incluse, suivant le bord nord de la voie aérienne Rouge 10 jusqu'à la frontière luxembourgeoise, se poursuivant vers le sud-est le long de la frontière allemande incluant la balise de Strasbourg, puis revenant vers le Sud-Sud-Est jusqu'au travers de la balise de Rolampon et retour au point initial cité, juste au dessus de la base de Chalons-Vatry non incluse. Les bases suivantes étaient comprises dans la zone: Marville, GrosTenquin, Etain, Chambley, Toul, Phalsbourg, sans oublier Metz Frescaty.
Des itinéraires reliant les différentes bases aériennes ont été décrits et devaient être utilisé par les appareils avec PLN OACI.
"*Moselle Control*" débuta son activité au milieu de 1955, mais sans la présence de contrôleurs civils.
Bien qu'une bonne vingtaine de LOA (Letters Of Agreement), lettres d'accord en français, eussent été signées avec les contrôles d'approche des bases et les centres de contrôle adjacents, Paris, Luxembourg et Rhein Control, il y avait toujours des difficultés (plusieurs rapports d'airmiss) de compréhension pour le trafic évoluant sur les voies aériennes Rouge 10, avant la balise de Montmedy jusqu'à la frontière luxembourgeoise d'une part, et sur la Rouge 7, entre cette même frontière luxembourgeoise, la balise de Gros Tenquin, celle de Strasbourg jusqu'à la frontière allemande vers la balise de Lahr. C'est ce qui motiva l' Administration de la DNA à, enfin, envoyer des contrôleurs civils. Ce qui fût fait dès février 1958, avec le retour du service militaire prolongé des anciens élèves, titularisés entre temps, et de personnel ayant postulé. C'est ainsi que je fis partie du premier groupe.



Le rôle des contrôleurs civils était d'assurer le service du contrôle aérien aux aéronefs possédant un plan de vol OACI (et non pas sous plan de vol opérationnel) et de

coordonner ces mouvements avec les autres secteurs du centre. L'espace aérien étant français, ces vols devaient appliquer la Réglementation française. Cependant l'autorité opérationnelle du centre avait été confiée à un officier américain, en l'occurrence et de mon temps, le Capitaine James D Porter. On peut facilement imaginé, dès maintenant, l'origine de nombreux débats et la source de conflits.
Les contrôleurs civils étaient entourés par un grand nombre de contrôleurs militaires, des américains, les plus nombreux, des canadiens, et des français. Peut-être étions nous plus d'une centaine, auxquels s'ajoutaient du personnel administratif, les militaires gardant et assurant la sécurité du fort et du personnel comme celui des cuisines, américains qui nous préparaient de ces énormes steaks ou qui nous approvisionnaient avec leurs fameuses glaces, ...rien que d'y penser j'en ai encore l'eau à la bouche.

Comme tous les contrôleurs, nous les civils, avons dû passer les tests d'aptitude, concernant l'utilisation du matériel mis à notre disposition et laparfaite connaissance de la zone, des LOA et des procédures à mettre en œuvre. Je ne me souviens pas qui faisait passer ces test, mais c'était en anglais, certainement avec un des officiers chef de salle, soutenu par notre Bar ...local (le pauvre avait quelques difficultés avec la langue anglaise).
Plus tard une qualification de superviseur de secteur a été créée, même pour notre secteur "contrôle civil". *(ci-joint mon certificat d'aptitude....celui de superviseur a du disparaître dans mes nombreux déménagements).*
Un bus était mis à la disposition du personnel pour rejoindre le fort, il partait de la gare de Metz,puis passer par la base de Frescaty pour prendre les militaires français, contrôleurs et gardiens, et rejoignait ainsi la route de Longeville qui conduisait au fort.

- 6 SEPT 1958

MILITARY COMMON AREA CONTROL
(MOSELLE CONTROL)

This is to certify that:

M. CHAUVEAU Claude A.T.N.A.
has satisfactorily completed the air traffic control certification examination and is qualified to control air traffic within the Moselle MCAC area. (General Air Traffic)

CONTROLE DE LA ZONE MILITAIRE COMMUNE (CERTIFICAT MOSELLE CONTROLE)

Après examen, le présent certificat sanctionne l'aptitude de:

M. CHAUVEAU Claude A.T.N.A.
à exercer les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne au MCAC de la T.M.A. de Metz. (Trafic Aérien Général)

METZ,
Le Commandant du MCAC.
Commander, MCAC.

Par tout temps, même dans la neige.... j'utilisais mon vélo (toujours mon vieux Charles) pour rejoindre la gare et s'il m'arrivait d'être en retard, je coupais directement vers le croisement de Longeville, pédalant comme un dératé pour rattraper mon retard et surtout le bus!!.

le matériel :

Lorsque je suis arrivé au MCAC (Military Common Area Center), appelé plus communément **"*Moselle Control*"**, revenant du fin fond de la frontière tunisienne, j'ai été ébloui par l'opulence du matériel.
Je ne me souviens plus du nombre de radars en position dans la salle, une bonne douzaine, je pense, au minimum un scope par position. Chaque position avait un rôle particulier et devait s'occuper de prendre en charge les chasseurs à destination d'une base précise, les militaires français le trafic de Frescaty, les canadiens ceux de Marville et de Gros Tenquin tandis que les américains peaufinaient les trafics de Etain, Chambley, Toul et Phalsbourg.
Chaque position était reliée par lignes directes avec les tours et approches avec qui ils travaillaient , nous les civils avions accès à tous ces postes plus les lignes de Paris, secteur NE et secteur SE, celle de Bruxelles, de Maastricht, de Francfort, de Luxembourg, de Rhein Control, puis aussi les lignes avec les tours et approches de Nancy, Strasbourg, Reims etc..... J'en oublie certainement.
La salle, par elle-même, était assez vaste, et relativement bien aérée, malgré son emplacement dans les épais murs en béton, peut-être un peu froide la nuit.

Ecran radar de la salle d'opération, montrant un très grand scope, plus de 50 cms de diamètre, avec des facilités pour changer d'échelles tout en gardant la carte, un stick déplaçant l'origine d'un curseur se déplaçant lui même le long d'un rayon visualisé servait à définir la distance et le relèvement entre 2 points, facilitant ainsi, la fourniture de QDM aux aéronefs, il y avait encore plein d'autres possibilités comme , le contraste, la luminosité et l'éclairage latéral du scope en particulier pour le travail de nuit etc....
Un matériel qui aurait pu rendre jaloux les contrôleurs du CCR/Nord s'ils l'avaient vu !!!

Les problèmes internes :

Disons que d'une manière générale les relations entre les différents contrôleurs étaient plutôt bonnes.
L'ambiance du travail de nuit, très relaxe permettait de discuter, d'échanger des propos, sur tout et rien, sur la vie dans les différents pays, les différents états Américain et Canadien. Cela aussi nous offrait la possibilité d'échanger des cadeaux, des cigarettes et autres disques vinyle, et pourquoi pas le dire aussi, des bouteilles de

whisky, et pour nous, Français, de parler et fournir quelques bonnes bouteilles.

Les premiers problèmes furent ceux liés à la reconnaissance des qualifications. Suite à la visite d'un dénommé Sapin, revenant d'un séjour au siège de l'OACI à Montréal, l'Administration entérina les qualifications radars qui ouvraient le droit à la promotion au grade de technicien (ou adjoint technicien) supérieur. Monsieur l'ingénieur Jean-François Sapin, que je retrouvais plus tard comme chef du CCR Nord et qui mettait en pratique l'efficacité des relations diplomatiques qu'il avait apprise au Canada, m'a
souvent coupé l'herbe sous les pieds en passant dans la salle de contrôle du CCR où il donnait, à chacun, sa version des dernières discussions et/ou accords entre l'Administration et nous les syndicats, ou seulement avec le SNCTA, et cet espion, cet indicateur, était toujours fort bien informé. Je le vois encore, avec son sourire qui en disait long et qui soulignait le fait de m'avoir bien eu., et moi, le représentant syndical, je rongeais mon frein de mettre si bien fait avoir.

Au bout de quelques mois les esprits s'échauffèrent car les autorités américaines, le Capitaine Porter en premier, faisait trop souvent, la démonstration de l'autorité prédominante de la présence américaine.
Bien qu'ayant l'autorité opérationnelle du centre, il pensait que les règles s'appliquant au trafic, dont nous les civils avions la charge, relevaient de son autorité et donc des règles américaines ...qu'il connaissait parfaitement les ayant appliquées dans le Pacifique, lors des événements de la seconde guerre mondiale.

Je me souviens qu'un jour, m'ayant convoqué dans son bureau, je lui avais, à son grand étonnement et effroi, tenu tête, en lui refusant l'application de son règlement et en m'en tenant à l'application de la législation française. Je crois me souvenir que cela concernait la position rapportée par un avion comme *"1000 feet on top"*. Ce qui voulait exprimer que le pilote se situait au-dessus des nuages, si il y en avait, donc en condition VMC permettant d'assurer sa propre séparation, avec les autres aéronefs. Oui mais voilà, l'expression *"mille pieds au-dessus des nuages"* n'existe pas dans la réglementation française et donc en tant que fidèle représentant de mon humble pays je ne pouvais me servir de ce report de position. Vous pouvez imaginer le trouble, de notre monsieur Bar pou résoudre cette infamante situation.
On ne peut douter que ce genre de relation avec les personnes investies de l'autorité n'est pas de conséquences, connaissant par ailleurs la parfaite mauvaise foi qui définit un esprit anglo-saxon!!! (j'en prend toute la responsabilité, ayant côtoyé pendant plus de vingt ans le milieu international, noyauté par les anglo-saxons!!!).

Peu de temps après, c'était en octobre 1959, je m'en souviens parce que j'ai devant les yeux une copie noircie sur l'ancien papier spécial photocopieur. Et je ne peux pas me retenir de vous citer quelques passages qui, avec le temps me paraissent extrêmement savoureux et explicatifs de "leur état d'esprit" et du mien, bien entendu. Il faut dire que depuis la fin de mon séjour en Algérie, et de la dureté de la vie que j'y avais endurée, j'avais été nommé au grade de lieutenant plein, moi qui ne suis pas

militariste pour un sou, je pouvais me targuer d'avoir un grade d'officier qui valait bien le leur et je crois me souvenir que je n'ai pas hésité à m'en servir !!.*(Jacques, cela te rappellera certainement mon intervention au Sénat où, un de ses membres avaient posé la question à notre délégation sur la définition du rôle et des responsabilités d'un officier .....du contrôle aérien !!).*

" MEMORANDUM 26 october 1959

subject : civilian controllers

to :Commander MCAC

from :chief controller MCAC

2.....when questionned by senior controller of B crew on monday, Mr Chauveau was insolent and told that he worked only for Mr Bar .....

3.Mr Chauveau has been increasingly insolent during the past several weeks, has refused to listen to instructions issued by any one but Mr Bar and has created constant friction on B crew.....

During a visit to the center...Mr Chauveau argued with the Chief controller in the presence of three canadian officers. Last week, the Chief controller observed his work for a period of one hour and noted that Mr Chauveau was making no effort to properly coordinate the traffic. When he received position reports from aircraft for which he had no flight plan he grumbled (grogna) but made no effort to correct the situation or to integrate these flights with traffic he had been given.

**** Request that a letter of reprimand be given Mr Chauveau and that be warned (averti) that his attitude must be improved.**

Je n'ai pas gardé la copie de ma réponse, mis succinctement, je crois me souvenir que, je mettais en évidence le fait que si j'avais mis en danger la situation aérienne, je ne comprenais pas que si, cela était vrai et bien réel, le Chief controller ne soit pas intervenu pour la corriger et en conséquence, il était beaucoup plus coupable que moi d'avoir laissé traîné cette situation dangereuse que je n'avais peut être pas réalisée, et que si il m'avait laissé faire sans intervenir c'est que la situation n'avait pas été aussi dangereuse qu'il l'exprimait ou même peut être que cette situation dangereuse n'avait jamais existé.!!!
Vous pouvez vous imaginer que mes relations avec les autorités locales n'étaient pas au beau fixe, en fait j'avais anticipé sans le savoir la décision de mars 1966 du Général de Gaulle, qui annonçait le retrait de la France du Commandement de l'OTAN, et qu'en conséquences les américains devaient quitter le territoire français avant le 1er avril 1967.
Je crois que je n'ai pas de meilleure conclusion à proposer, à ce petit texte. Juste, j'ajouterais, qu'un peu plus d'un an plus tard, au printemps 1961, j'ai été muté au Centre de Contrôle régional Nord à Orly, ce que je désirais le plus depuis mon arrivée ici à Metz, la famille de Michèle et la mienne résidant à Paris.

Fait à Villelongue dels Monts le 16 septembre 2009.