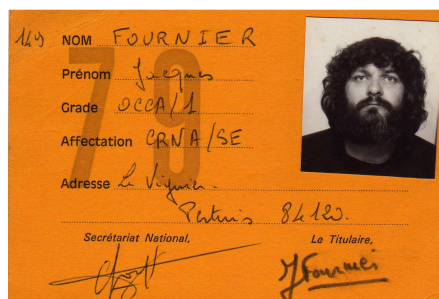
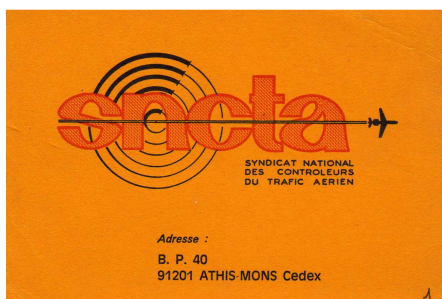


1 9 7 9

45 jours de conflit et le militaire à Marignane.

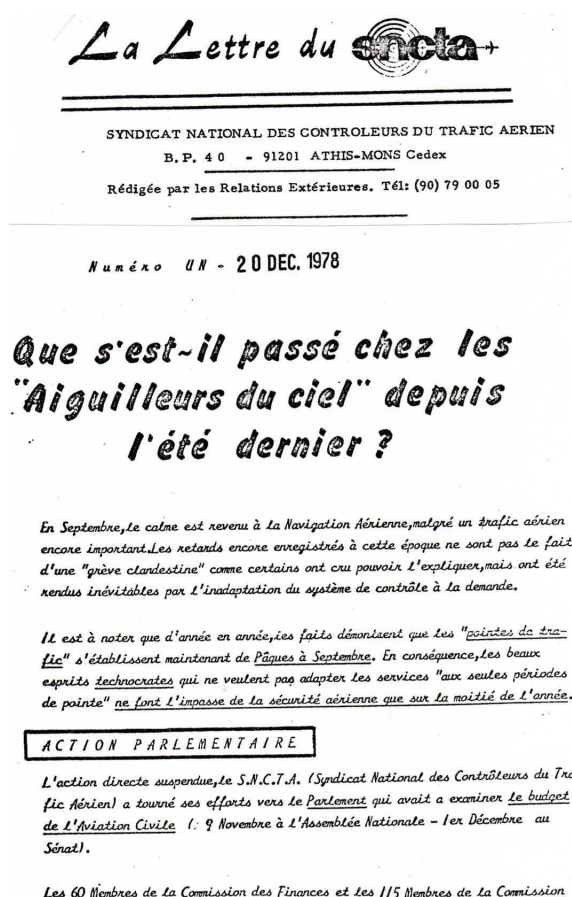


Cette fois la carte d'adhérent est parfaite.

Nous allons commencer l'année, dès le **10 janvier**, par un Bureau National à NANTES.

Nous en profitons, mais c'était une des raisons du choix du lieu, pour rencontrer **Me Vincent**, notre premier avocat, bien timoré et surtout dépassé par le dossier, dans l'affaire de la collision aérienne.

Et ce BN approuve également ma nouvelle initiative, l'édition de « La Lettre du Sncta » à destination des Parlementaires, des journalistes et de diverses personnalités.



Paraît également « **Conflits dans l’Air** » N° 6.

Puisque M. **Mangenot**, le Directeur du personnel, nous quitte enfin, nous publions la décision du Conseil d’Etat en date du 30 juin 1965, relative à sa notation, à son avancement et à la prise en compte de son ancienneté.

En 1962, alors Administrateur Civil, le **sieur Mangenot**, comme dit le Conseil d’Etat, contestait un avancement au « hors classe » qu’il estimait devoir être au 1^{er} mars au lieu du 1^{er} juillet. Il avait donc fait recours pour quatre petits mois. Nous faisons alors, en guise d’adieu, un parallèle avec tous les mois qu’il avait refusé ou supprimé, à tant de Contrôleurs mais aussi à des personnels d’autres Corps de la DGAC....

Ah, charité bien ordonnée....

Dans ce même numéro de « **Conflits dans l’Air** » nous dénonçons avec virulence un transfert de crédits de l’Aviation Civile au Ministère de la Défense que nous venons de découvrir au Journal Officiel. Il y en a juste pour 700 000 francs de l’époque alors que le Directeur de la Navigation Aérienne vient de pleurnicher dans « Air & Cosmos » qu’en raison des contraintes budgétaires il est obligé d’étaler dans le temps l’introduction d’innovations technologiques pour le contrôle.....

Fin janvier, le Conseil Régional Sud-Est se réunit à Lyon. Nous en profitons, **Roger Resseguier** et moi, pour faire une conférence de presse, au moment même où « Air & Cosmos » vient de publier un Editorial intitulé « *Navigation Aérienne : un été difficile en perspective* ».

« Le Dauphiné Libéré », « Le Journal Quotidien Rhône Alpes », « La Dernière Heure Lyonnaise », « Le Progrès de Lyon » font de larges compte-rendus de notre intervention, la plupart sous le titre « **Cri d’alarme des aiguilleurs du ciel** ».

Le [19 février](#), j’ai un long entretien avec **Raymond Auffray** (†), journaliste à « Aviation Magazine ».

Le [24 février](#), c’est au tour de l’Intersyndicale d’Aix en Provence de tenir une conférence de presse. A la fin, mes copains de Radio Monte Carlo s’approchent pour m’interviewer. Protestation de la CGT. Un seul coup d’œil aura suffi entre les journalistes et moi. Ils interrogent bien volontiers **Richard Dovan** et...reviennent vers moi. Et c’est évidemment ma seule interview qui est diffusée....

A la mi-mars, le Conseil Régional Nord, réuni à Athis-Mons, publie un communiqué sur une possible reprise de l’action. Je m’occupe de le faire paraître dans « Le Monde ».

Les [19 et 20 mars](#), j’assiste à Paris, à titre d’Observateur officiel, à l’Audition Publique tenue par la Commission « Transports » du Parlement Européen. Mon invitation fait suite à mes nombreux courriers que j’ai commencé à adresser à ses Membres.

Mais il y a là, **Jean Lévêque**, qui est devenu Directeur Général d'Eurocontrol ¹. Il n'apprécie guère ma présence.. Lui, il est sur la sellette car il a été convoqué et non pas invité...Il doit craindre un esclandre de ma part....

Et nous allons nous préoccuper vivement de la « **mixité civil-militaire** ».

Il y a déjà le Tribunal de Bordeaux qui condamne deux Contrôleurs militaires et un Chef de Quart civil de Mérignac à la suite d'une collision, le 21 février 1977, entre une Caravelle d'Air Inter et une camionnette de piste. Il y a eu un mort et un blessé.

Et puis, le **21 mars**, **Gaston Defferre**, Député-Maire de Marseille (en présence d'un journaliste qu'il a lui-même fait venir. Il est propriétaire du « Méridional » et du « Provençal »²) reçoit dans son célèbre bureau du Vieux-Port une (nouvelle fois) une Délégation du Sncta (deux Secrétaires Nationaux et **William Kilhoffer** (†), le Secrétaire de la Section de Marignane).

Dès le lendemain la presse commence à parler de ***l'arrivée imminente d'un militaire à la Tour de Marignane.***

Le **28 mars**, **William Kilhoffer** ³, **Alain Cagnat** et moi tenons une conférence de presse à Marseille, dans une salle prêtée par la mairie, pour annoncer l'opposition formelle du Sncta à l'affectation d'un Contrôleur militaire à la Tour de Marignane.



Nous aurons les honneurs de FR3 Provence, du « Méridional », du « Provençal », du « Monde », du « Matin de Paris, de « Libération », de « RMC », de « La Marseillaise », du « Soir ».

¹ Il roule maintenant en mercedes noire avec plaque d'immatriculation de l'Europe

² Je me souviens de la stupéfaction d'un Contrôleur de Marignane, André Bailly, un garçon extrêmement charmant (mais de droite), lorsque nous lui avons appris que Gastounet possédait aussi « Le Méridional ». Il a mis du temps à nous croire. Il était atterré.....

³ † 2 Décembre 2008

Le 29 mars, **Miguel** se jette sous une voiture à Loubassanne.

Janine, la compagne de **Pierre Lebeaux**, qui tient là-haut un salon de coiffure est témoin de la scène. Elle a le réflexe d'appeler le CCR. C'est **Roger Gallice** qui est Chef de Salle.

En quatrième vitesse il nous fera relever, **Alain Cagnat** et moi, et nous nous précipitons sur les lieux. Les pompiers sont déjà là.

J'avise un flic en train de lire à haute voix, au micro de sa radio, debout à l'extérieur de son véhicule, la lettre retrouvée sur **Miguel**.

Il en prend pour son grade...le flic !

Nous accompagnons l'ambulance aux urgences. On ne peut guère faire plus...

Mais l'après-midi, à notre grande surprise, **Alain** et moi sommes convoqués au Commissariat central.

On se retrouve séparés, chacun dans une pièce, pour interrogatoire. Ca commence bien !

Celui qui m'interroge, se permet une réflexion déplacée sur **Miguel**.

Il paraît qu'on a entendu ma gueulante dans tout le bâtiment.

Toujours est-il qu'**Alain**, dans la pièce à coté, s'est dit « *on va finir en cabane* »....

Le 3 Avril, le Bureau National se réunit à.... MARIGNANE, car c'est le Jour J annoncé pour l'arrivée du militaire à la Tour.

Mais celui-ci ne se présente pas....

Mais nous rencontrons, pendant plus de deux heures, le célèbre Directeur de l'Aéroport, **Georges Charot**. Il organise même une sorte de conférence téléphonique avec le Directeur de la Navigation Aérienne. Mais les positions demeurent inconciliables.

Charot, pour tenter de nous amadouer, ira même jusqu'à nous dire « *mais le militaire viendra comme une femme de ménage* ».....Toujours très élégant et fin psychologue cet inamovible Directeur de l'APPM (Aéroport Principal de Marseille-Marignane)⁴.

Un Délégué du SNPL débarque à la Tour. Il discute avec les Contrôleurs présents et notre Section Locale.

Et puisque nous sommes dans le vif du sujet, suite au verdict de Bordeaux, le Bureau National confirme et appuie l'appel à la démission des Chefs de Quart lancé par l'Intersyndicale du CCR/SO (Cgt, Cfdt, CFTC, Sncta). D'ailleurs, à la Tour de Mérignac et au CCR, déjà 18 Chefs de Quart ont démissionné au lendemain du jugement.

Le 19 avril, le Sncta fait parvenir aux Contrôleurs militaires de Salon de Provence une lettre dans laquelle il leur explique les motifs de son refus de la « mixité civil-militaire » à Marignane.

⁴ C'est lui aussi qui, à une Contrôleuse qui se plaignait qu'il n'y ait qu'un seul WC, à la Tour, lui avait répondu : « Vous êtes mariée. Vous pissiez bien au même endroit que votre mari, non ? ».....

Dès le lendemain, un Adjudant (dont je tairai le nom, nous irons même jusqu'à nous rencontrer fort discrètement) me téléphone pour accuser réception de notre missive. Il me précise : « *les choses sont plus claires ainsi* ». Notre initiative a donc été appréciée. L'Adjudant tiendra aussi à m'informer que je suis surveillé par la Sécurité Militaire.

Bigre ! J'avais déjà les RG et la Gendarmerie aux trousses... Maintenant, avec les services secrets en plus, me voilà aussi bien « protégé » qu'un Chef...d'Etat.

Dès le [21 avril](#), grâce à la célérité exemplaire de nos Imprimeurs Bordelais (**Philippe Favart, Gildas Bidault**, pour mémoire), « *Conflits dans l'Air* » N° 8 paraît.

C'est un **Spécial « militaire Marignane »**.

Nous y reproduisons des compte-rendus, les articles de presse, les réponses des Parlementaires à nos interventions.....

Du [23 au 27 avril](#), je suis à Bruxelles pour la Conférence Annuelle de l'Ifatca. Mais le [24 au matin](#), je ne vais guère assister à ses travaux. Je suis pendu au téléphone. Le Contrôleur militaire arrive EN CIVIL (!!!) à la Tour de Marignane, sous la protection de la Gendarmerie des Transports Aériens. Mais pendant deux heures et demies, plusieurs dizaines de Contrôleurs de Marignane et d'Aix en Provence sont là également et jouent à cache-cache avec les forces de l'ordre.

Je suis constamment informé du déroulement de la manifestation et je fais le relais avec la presse depuis la Belgique.

Les manifestants arrivent même à envahir la Vigie au nez et à la barbe des Gendarmes, en passant par les toits ! Les deux pandores qui gardaient la porte d'accès à code de la Tour reçoivent celle-ci dans le dos quand les manifestants décident de redescendre

La Gendarmerie gardera la Tour toute la journée ainsi que le lendemain.

La presse s'en donne à cœur joie....



*Fallait bien que je me remette de mes émotions à distance....
Mais je ne me souviens plus du tout qui est cette charmante dame.... Anne ?*



*Là, c'est **Anne Dogget**, l'hôtesse de l'air et son mari **Gordon** (plus Titi).
(J'ai déjà parlé de ce couple d'Anglais dans le Tome 1)*

Je passe donc la semaine à Bruxelles.
Et les soirées (outre celle-dessus) ne sont pas tristes.

Avec **Titi**, nous avons de nombreux amis. Dont **Philippe Domogala** qui vient au restaurant avec l'unique Délégué...Japonais. Toutes les dix minutes, nous lui demandons de se faire hara kiri avec son couteau. A chaque fois ...il s'exécutera ! Il nous avouera ensuite n'avoir jamais tant ri (aux larmes) qu'avec nous.

Un autre soir, nous sortons avec les Contrôleurs Italiens, des militaires, tout sauf coincés.

Après le dîner, nous reprenons le chemin de l'hôtel Sheraton par les rues piétonnes. Nos compères de Milan avisent sur le trottoir, en attente de ramassage, de longs tubes en carton devant un magasin de tissu. Ils ont vite fait d'en fabriquer des sortes de quilles ainsi que des battes. Et nous voilà tous à lancer celles-ci de toutes nos forces par dessus les passants....effarés.

Bien que sans doute un peu éméchés...nous n'en frapperons aucun. Prouesse.

Mais attiré par notre raffut, un policier, un seul, en faction par là, nous donne l'ordre d'arrêter notre « jeu » et nos cris. Le pauvre esseulé croule sous les quolibets et s'éclipse. Nous ne prêtons pas attention à sa voiture, garée dans une rue adjacente, et munie.... d'une radio.

Lorsque nous arrivons à l'hôtel, une escouade de ses collègues...nous attend ! Nous avons droit à contrôle et relevé d'identité en règle. Mais ce n'est pas fait pour nous impressionner. Nous avons mieux à faire : nous sommes invités à une « party » dans l'une des chambres de la Délégation Australienne.

C'est là que je fais la connaissance de **Phyllis**, l'épouse d'un Contrôleur, **Greg**. Et sous les applaudissements, elle va me faire boire une sacrée rasade de whisky à l'aide de l'un de nos tubes en carton.

Il y a des « réceptions » dans de nombreuses chambres.

Le bordel est tel que le Directeur de l'hôtel nous mets une grande salle à disposition et se voit, malgré tout, contraint de neutraliser trois étages pour isoler les délégations Ifatca du reste des clients normaux qui sont venus se plaindre en masse.

Bien entendu, « **Drame** » **Oudin** et **Philippe Vuillermet** (Président et Vice-Président de l'APCA) ne participent pas à cette ...agitation.

Alors, toutes les nuits, avant de nous coucher plus ou moins tard, **Titi** et moi, montons sur la terrasse de l'hôtel. Et nous traînons tant bien que mal, via l'ascenseur, un immense palmier en pot (toujours le même...) que nous installons devant la porte de leur chambre.... Mais, malheureusement, nous ne sommes pas là lorsque chaque matin, ils buttent dedans....

Et puis va se produire le gag le plus célèbre de la Navigation Aérienne française.

Alors que **Titi** et moi recevons à notre tour dans notre chambre. Lorsqu'il est temps que nos invités nous quittent, fort civilement (vous nous connaissez...) nous raccompagnons chacun d'entre eux jusqu'aux ascenseurs. Ce que n'a pas manqué de remarquer ce diable d'**Alain Debaire** (CCR de Bordeaux). Il va claquer la porte de notre chambre alors que notre clé est...à l'intérieur. Nous voilà comme deux cons dans le couloir à deux-trois heures du matin.

Pas d'autre solution que d'appeler le gardien de nuit qui, après un temps infini, arrive en traînant les pieds pour nous réclamer...nos passeports. Qui, évidemment, sont eux aussi derrière la porte fermée. Imaginez notre hilarité (vu ce qu'on avait ingurgité auparavant...).

Après moult palabres, il n'a d'autre solution que de nous demander nos noms et le voilà reparti faire ses vérifications au rez-de-chaussée.

Il finit par revenir, muni de son passe. Mais avant de nous ouvrir il va nous poser la célèbre question qui va nous jeter de rire sur la moquette du couloir :

« Qui c'est Chournier, qui c'est Faberty ? »

Nombreux sont ceux qui, encore aujourd'hui, nous appellent ainsi !!!

Comme je ne peux pas être partout à la fois, **Philippe Taurisson (Tautau)** représente le Sncta à la réception annuelle de l'AJPAE, l'Association des Journalistes Professionnels de l'Aéronautique et de l'Espace . Son tout nouveau Président, **François Dupuis**, du « Nouvel Obs », me téléphonera dès la semaine suivante.

Du **8 au 16 mai**, se tient à Genève une **Conférence d'Experts sur les problèmes des Contrôleurs du Trafic Aérien** au siège de l'O.I.T. l'Organisation Internationale du Travail.

Titi y assiste intégralement, en tant que « Membre associé » de la Délégation de l'Association des Contrôleurs Suisses.

A son retour, il va bien évidemment nous informer en détails de ces travaux.



***Titi** à l'OIT.*



***Titi** avec M. **Giraud**, Expert Gouvernemental Français et Directeur-Adjoint de la Navigation Aérienne.*



***Titi** avec **Mangane**, représentant Cgt.*



Bon, c'était pas le bain, non plus...

Nouvelle réunion du Bureau National les [21 et 22 mai](#), à Bordeaux cette fois. Nous allons consacrer une bonne partie de celle-ci à la mise au point, pour l'été qui approche, d'une série d'actions jusqu'à la grève totale si nécessaire.

Le [lendemain](#), **Jean-Bernard Travert** et moi nous nous rendons à Madrid pour rencontrer, avec l'APCA, les Contrôleurs Espagnols.

La ligne est alors assurée en Mystère 20. Nous faisons une bonne partie du vol en cockpit, y compris l'atterrissage, debout, cramponnés au dossier des sièges des pilotes.....

Dès mon retour d'Espagne, je passe à autre chose ; j'expédie un courrier comprenant cinq questions aux891 (!!!) candidats aux prochaines élections européennes.

[Le 30 mai, SNCTA et CGT signent à Paris un « accord revendicatif » historique, concernant les seuls Contrôleurs !!!](#)

Il comporte quatre chapitres : la sécurité aérienne, le reclassement indiciaire, le déroulement de carrière, le droit de grève.

Ensuite, la Cfdt...va refuser de s'y associer au motif « *qu'il ne concerne pas tous les personnels* ».....

Et me voilà à nouveau au Salon Aéronautique du Bourget.

J'ai une accréditation et un laissez-passer au titre de mes fonctions de Rédacteur en Chef de « **Control** ».

Mais je n'oublie surtout pas ma casquette de Secrétaire National Sncta. Je rencontre tous les journalistes possibles. Je suis quotidiennement accueilli à bras ouverts à la permanence de l'AJPAE, grâce à son nouveau Président.

Je noue des contacts directs et concrets avec **J.F. Jacquier, Germain Chambost, Gérard Jouany, Michel Polacco, Airy Routier** et bien d'autres encore.

Et puis le Syndicat et l'APCA ont organisé une rencontre avec des pilotes du SNPL. Onze d'entre eux ont répondu à l'invitation.

Il y a aussi cette émission de France-Culture, consacrée à la sécurité aérienne.

Philippe Vuillermet, nouveau Président de l'Apca est invité. Il me demande de l'accompagner à la Maison de la Radio.

L'autre invité, c'est donc là que je vais faire sa connaissance, est **Max Venet**, qui n'est pas encore Président du SNPL mais préside alors sa commission de sécurité des vols.

Oui, j'ai particulièrement aimé cette semaine passée tous les deux ans au Salon du Bourget.

J'y ai fait de nombreux reportages, pour « **Control** », rencontré des tas de gens, les journalistes, les pilotes, mais aussi les industriels fabricants de matériels pour la Navigation Aérienne. (que de séances de rigolade avec eux aussi, après la

fermeture aux visiteurs, en attendant que les embouteillages se résorbent. Ils avaient tous des frigos bien garnis...).

Quelle ambiance.

Malgré le climat social tendu. Le Salon était tacitement considéré par tous comme terrain neutre et nous étions tous accueillies, y compris moi la « *bête noire* », sans aucun problème sur le Stand de la DGAC.

Il est vrai qu'il était plus souvent tenu par le petit personnel que par les Directeurs.... Qu'est-ce que j'ai pu boire de coupes de champagne, à l'arrière du stand, à l'invitation du propre chauffeur du DG.....

Et quand **Abraham**, **Machenaud** ou **Maigret** m'y trouvaient, jamais ils n'ont eu un geste d'agacement. Bien au contraire.

Et **Jean Maigret** (*DNA4, Gestion du Personnel Technique*) m'avait même dit publiquement et en rigolant :

« Dites donc, M. Fournier, vous ne pourriez pas freiner un peu avec vos amis parlementaires parce que c'est moi qui rédige les réponses du Ministre à leurs questions. Je suis débordé ! ».

Nous étions d'ailleurs bien loin de penser que c'était lui ! A quoi donc servaient les nombreux membres du Cabinet de **Le Theule** ????



Joël Le Theule (au centre) avec ses flics, ses gardes du corps et ses conseillers

Et ce **Le Theule**, il nous a encore fait chialer de rire ce jour-là !

Arrivé sur le stand de la DGAC, avec une flopée de journalistes, il finit par se tourner vers eux : « *On me dit que vous réclamez une déclaration de ma part. Bon, je vais donc vous dire quelques mots, à l'impromptu...* ».

Il met la main à la poche de son veston. Et là, stupeur du Ministre. Sa poche est vide ! Ce couillon a laissé le texte de son discours « **improvisé** » sur la banquette de sa voiture.... Et son chauffeur de courir ventre à terre chercher le précieux papier car **Le Theule** était bien incapable de parler sans notes aux journalistes.....

Et puis, et puis.... Malgré la bousculade et le service d'ordre imposant, malgré un Commandant de police qui m'avait sans doute pris pour un dangereux terroriste....j'ai réussi à prendre des photos du.... Président de la République !!!



*Le Ministre de la défense (cheveux blancs),
Le Theule (de dos) qui parle à VGE.
On reconnaît aussi C. Abraham et au premier
plan à droite, Serge Dassault.*



*Et à qui parle-t-il donc VGE ?
Guy Boulay (barbe, veste noire)
de la Tour de Roissy !*



*Quant à Roger Machenaud, avec ses lunettes teintées, on dirait un dictateur chilien....
Il est en conversation avec Jacques Routier (Apc).*

Mais la dure réalité quotidienne reprend vite ses droits !

Le **21 juin à 6h 30**, nous sommes une bonne trentaine de Contrôleurs, massés dans le noir dans le couloir menant à la Tour de Marignane pour empêcher le Contrôleur militaire de prendre son « service » à la Tour. Nous avons réussi à monter sans être vus.... Dans l'attente un peu pesante, **Titi** détend l'atmosphère en entonnant : « *Vous n'aurez pas l'Alsace et la Lorraine* »....

Le Contrôleur militaire, en sortant de l'ascenseur, acceptera sans discuter de le reprendre avec nous dans l'autre sens et retournera illico à Salon pour revenir quatre heures plus tard quand tout le monde sera sûr que nous avons quitté les lieux.

La surprise a été totale pour les autorités, prises de court. Nous avons bien gardé le secret sur cette opération malgré la surveillance dont je suis l'objet..... « RMC », « FR3 », « Le Soir », « Libération », « La Marseillaise », « Le Matin », « Le Monde », renseignés par mes soins, donnent de larges échos à l'affaire.

Les Députés Socialistes et Communistes des Bouches du Rhône, dont **Gaston Deferre**, bien entendu, en remettent une couche auprès du Ministre des Transports.

L'un d'entre eux, **Vincent Porelli**, déposera quelques semaines plus tard une proposition de loi ainsi libellée : « *Il ne peut être intégré de personnels militaires aux emplois de caractère civil de la Navigation Aérienne* ».

Bien entendu, cette proposition ne sera jamais inscrite à l'ordre du jour....

Le **29 juin** des adhérents d'Orly et du CCR Nord s'en vont distribuer des tracts dans l'aérogare. C'est pourtant interdit. Ils y vont à deux reprises. Lorsqu'ils reviennent, la police s'est ressaisie et les refoulent, manu militari.

Dans le même temps, **J.F. Jacquier** de « L'Express », suite à nos diverses rencontres, obtient l'autorisation de passer deux jours au CCR/N.

Le **5 juillet**, je suis à Gérone pour une nouvelle rencontre avec les Contrôleurs Espagnols, ceux de Catalogne cette fois.

Le même jour, le BN écrit au Ministre des Transports, toujours à propos de la « mixité civil-militaire » mais cette fois, il s'agit de .. Clermont-Ferrand ! Nous sommes sur tous les fronts à la fois !!!

Le **10 Juillet**, l'aéroport d'Orly est carrément fermé un temps, pour cause de répétition du défilé aérien du 14 juillet !!!! Une fermeture qui ne nous plaît pas beaucoup !!! **Comme par hasard...** « Le Canard Enchaîné » suivant va publier un article à ce sujet.

AIRPORT (version française)

Une histoire sur la préparation du 14-Juillet qu'on s'en voudrait de vous taire : le 10 juillet, la CORTA (« Cellule d'Organisation et de Régulation du Trafic Aérien » à Paris) avise par message officiel le contrôle aérien que, pour cause de répétition de défilé, les aéroports de Villacoublay et d'Orly devront être fermés à tout trafic entre 14 h 45 et 15 h 40.

Dans l'armée de l'air, quand

on a besoin d'air, on n'y va pas par quatre chemins : on ferme les aéroports.

Justement, à 13 h 42, à Marseille, l'avion d'Air Inter (n° 130 PH) effectuant la liaison Marseille - Paris demande l'autorisation de décollage.

« Pas question, lui répondent en substance les contrôleurs. Orly est fermé jusqu'à 15 h 40. Arrangez-

vous pour survoler Moulins, entre 15 h 20 et 15 h 30 de façon à arriver à Orly lorsque le terrain sera de nouveau ouvert. »

Le commandant de bord réclame alors une dérogation pour décollage immédiat car il transporte un malade sous perfusion. La CORTA refuse catégoriquement, sous prétexte que les militaires de l'armée de l'air sont maîtres d'œuvre de la mise en place des mesures spéciales. Le contrôle de Marseille proteste et finit par obtenir que l'avion décolle à 14 h 30. Le malade n'aura donc attendu que 45 minutes.

« Le Canard enchaîné ». — Mercredi 18 juillet 1979. — 5

Le pied !

Pendant ce temps-là, M. **Guyard**, le Chef du Crna/se, n'a pas d'autres chats à fouetter que de s'en prendre à « l'affichage sauvage » au CCR/SE. Et de

convoquer les Syndicats à ce sujet. Vous pouvez imaginer l'ambiance à cette réunion....

Les [20 et 21 juillet](#), c'est la **BBC** (radio) qui vient exprès de Londres à Aix. Je me souviens avoir accueilli les deux journalistes à la gare d'Aix avec ma célèbre méhari.

Je venais faire la nuit et mon véhicule était chargé de melons que je livrais depuis quelques temps déjà, à prix coûtant, sur le parking, à nombre des Contrôleurs mais aussi à nombre de personnels administratifs ⁵. Tête des journalistes anglais dans ma voiture en plastique au milieu des cageots....

Le lendemain, ils vont réaliser deux longues interviews de **Titi** et de moi. Le responsable du Labo d'Anglais, alors en vacances en Angleterre, apprend à la plage (si, si) la diffusion des deux entretiens. De retour au CCR, il nous racontera ensuite qu'il s'est alors précipité chez lui pour enregistrer l'émission. Et c'est ainsi que pendant des années, les stagiaires successifs du Labo ont eu droit à nos interviews comme « travaux pratiques ».....

Et puis le [2 août](#), coup de tonnerre. **Me Roland Dumas**, au nom du Sncta, signifie par huissier une « Sommutation-Réquisition » au Procureur de la République de Nantes pour qu'il cesse de bloquer le dossier de la collision aérienne de 1973. C'est seulement la deuxième fois qu'une telle procédure est utilisée sous la V^e République...

Mais l'été aéronautique est en fait très calme. Les Assemblées Générales, une à une, fin juin début juillet, ont rejeté nos beaux schémas d'action établis en Bureau National puis en Comité National ⁶. Malgré notre déconvenue - mais après tout nous sommes au service des Contrôleurs, pas leur « guide » - nous décidons alors de relever scrupuleusement tous les problèmes de l'été. Et ils sont nombreux.

Forts de ce dossier, nous sommes reçus le [25 septembre](#) par le Président et le Secrétaire Général de l'**UCCEGA**, l'Union des Chambres de Commerces et Gestionnaires d'Aéroports. Nous leur expliquons, en sus, les dangers du « **Plan Macheanud** » (abandon des Tours des petits aéroports) qui commence à être connu dans ses grandes lignes.

Le [27 septembre](#), nous recevons une lettre du Snpl à propos du récent refus d'atterrissage à Nice, décidé par les autorités françaises, à l'encontre d'un DC8 d'Alitalia détourné par des pirates de l'air. Des camions ont même été disposés sur les pistes !!!!

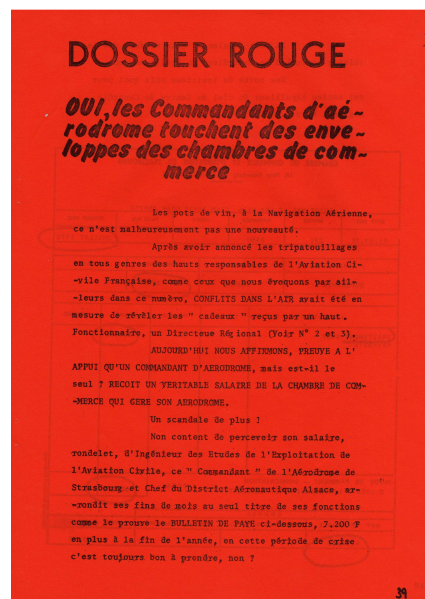
Paraît « Conflits dans l'Air » N° 11.

Nous allons encore taper un grand coup avec un nouveau « Dossier Rouge ».

⁵ Il s'agissait de melons des mes propriétaires. Des melons « fendus », interdits à la vente normale. C'était quand même mieux d'en profiter ainsi que de les jeter, non ?

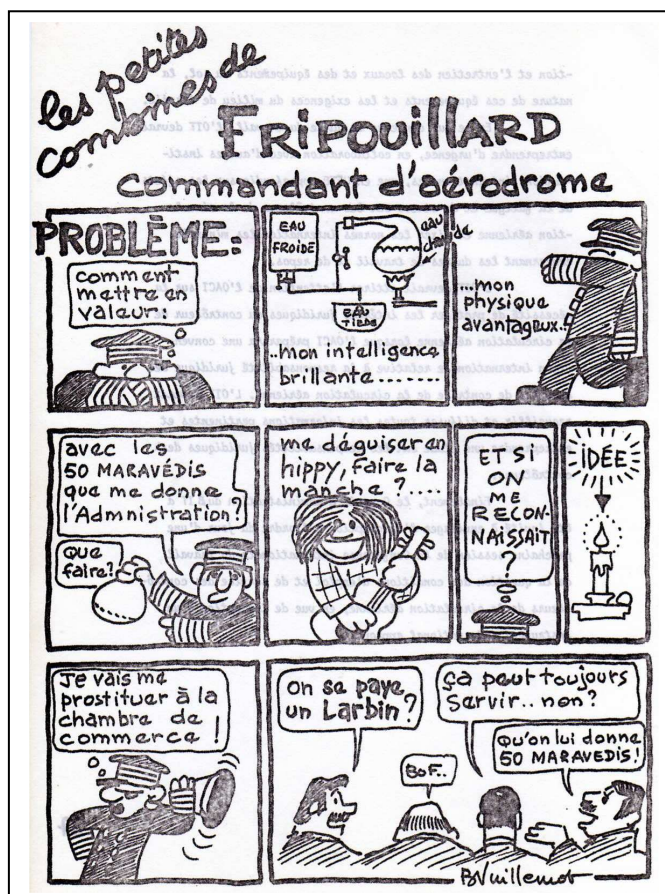
⁶ Signalons cependant que le CCR de Bordeaux va effectuer six heures d'arrêt des décollages le 22 août.

Cette fois, il s'agit des pots de vins touchés par les Commandants d'Aérodromes de la part des Chambres de Commerce !



Nous n'hésitions même pas, grâce à notre informateur, jamais retrouvé par l'Administration, à publier le Bulletin de « paye » de la Chambre de Commerce adressé au Commandant de l'Aérodrome de Strasbourg sans même caché son nom. L'affaire fera encore grand bruit (après les pots de vins du Directeur Régional Sud Est que nous avons révélés auparavant) et **Claude Dupertuis**, l'intéressé, ancien Contrôleur, ancien adhérent Sncta....m'en veut encore à mort aujourd'hui !

« **Matelot** » informé, ne va pas se gêner lui non plus :



Du 15 au 18 octobre, **Titi** et moi sommes au Palais des Congrès de Nice où se tient un salon aéronautique. Nous y rencontrons à nouveau le **Commandant Bacos** qui habite sur la Côte.

Mais ce qui va nous marquer le plus, c'est le raz de marée qui a englouti une partie des travaux d'agrandissement de l'aéroport.

Nous sommes en voiture, en altitude dans l'arrière-pays au moment de la catastrophe qui a fait plusieurs morts.

A une dizaine de kilomètres de la côte, malgré le bruit du moteur, nous avons entendu un énorme bruit. Nous nous sommes arrêtés. Nous n'avons pu identifier et encore moins imaginer l'origine de ce vacarme extraordinaire. **Titi** et moi n'avons jamais oublié ce bruit si ..particulier.

Ce n'est qu'arrivés chez notre hôte que nous apprendrons cette catastrophe.

A peine rentré de Nice, j'ai de quoi continuer à m'occuper.

Les Contrôleurs Italiens, qui sont alors militaires, sont en train de démissionner en masse pour réclamer un statut civil.

Je vais être sur les dents avec cette histoire qui se conclura au bout de trois jours par une initiative tonitruante du Président de la République Italienne, M.

Pertini, un Socialiste.

Il reçoit au Quirinal (l'Elysée italien) les Contrôleurs démissionnaires et décide de faire droit à leur demande. Et ce contre l'avis du gouvernement de droite..... ! Il était d'ailleurs temps, car ce gouvernement venait de décidé de traduire en Cour Martiale les meneurs, Officiers pour la plupart et...comme par hasard...nos amis !

Cette affaire à peine terminée, avec l'aide précieuse de **Philippe Taurisson** et de **Claude Valuy**, je tiens une conférence de presse à Paris.

Nous avons préparé de beaux et solides dossiers sur les suites judiciaires de la collision de Nantes, le très mauvais déroulement de l'été aéronautique malgré l'absence de mouvement social **ET** le fameux « Plan Machenaud ».

La presse écrite (les télé nous ont boudé) va donner un grand retentissement à cette conférence.

Il faut dire que nous n'avions pas choisi notre date au hasard. Car le 23, jour de parution des articles sur notre intervention, l'Assemblée Nationale débat des crédits de l'Aviation Civile !

Nous sommes dans les tribunes du public car j'ai obtenu un paquet d'invitations. Nous pouvons ainsi voir les Députés dévorer les articles qui nous sont consacrés.

Avant la séance, nous avons été reçus par **Emmanuel Hamel**, Député UDF, dans la majorité de l'époque. Il va ensuite prendre notre défense à la tribune, face à un **Joël Le Theule** impassible comme à son habitude.

Trop de trafic, pas assez d'effectifs

Les contrôleurs aériens menacent de déclarer forfait

« Nous ne sommes plus en mesure d'assurer, dans de bonnes conditions, le guidage des avions en période de pointe », ont confirmé lors d'une conférence de presse réunie le lundi 22 octobre à Paris, les responsables du Syndicat national des contrôleurs du trafic aérien (S.N.C.T.A.). « L'été dernier ne s'est pas mieux passé que le précédent, ont-ils précisé, alors que, cette année, nous n'avons mené aucune action. »

« Nous aurions souhaité organiser une grève du zèle beaucoup plus dure qu'en 1978 puisque nous n'avons rien obtenu », indique M. Jacques Fournier, porte-parole du S.N.C.T.A., mais nos militants ne nous ont pas suivi. Ils ont préféré laisser le système se dégrader de lui-même. »

Au moment de la crise de l'été 1978, certains avaient regretté la fausse manœuvre des aiguilleurs du ciel qui, en étalant le trafic, en avaient paradoxalement facilité l'écoulement. « Au lieu de se rendre inopuntaires, ils auraient mieux fait de laisser la mécanique s'enrayer d'elle-même. »

La preuve vient d'en être apportée. Pour la période du 13 au 30 juillet dernier, Air Inter fait

état de 105 retards allant de 10 minutes à 2 heures 44. Pour la période du 1^{er} au 15 septembre 1979, Air France et Air Inter ont relevé 106 retards, allant de 15 minutes à 2 heures 14. A qui la faute ? « Nous nous inscrivons en faux contre la raison invoquée par l'administration, à savoir des limitations de trafic imposées par les services de contrôle étrangers », ont souligné les dirigeants du S.N.C.T.A.

La désorganisation du trafic tient d'abord à la défection des matériels dans les tours et les centres de contrôle français. Le S.N.C.T.A. a relevé au centre d'Aix-en-Provence, au mois de juillet dernier, 114 pannes de téléphone et 140 pannes de radio. A cet égard, « les P.T.T. n'accordent aucune priorité de réparation pour les lignes spécialisées comme les nôtres », remarque M. Fournier.

« Les otages de l'armée de l'air »

En outre, la « cohabitation » dans le ciel entre avions civils et avions militaires est difficile. Sur 26 exercices militaires, 9 ont été programmés au cours de l'été 1979 et, à deux reprises, 3 exercices différents ont eu lieu simultanément. A ce propos, le S.N.C.T.A. reproche à la délégation à l'es-

pace aérien, dont le rôle est d'harmoniser l'activité des utilisateurs du ciel, « d'être l'otage de l'armée de l'air ».

Pour beaucoup, le mauvais écoulement du trafic est dû à un manque d'effectifs. Dans les centres de contrôle régionaux (C.C.R.) comme dans les tours de contrôle, les aiguilleurs du ciel ne sont plus en nombre suffisant : l'administration a reconnu par écrit que le C.C.R. d'Aix avait besoin, au minimum, de soixante-quatre contrôleurs supplémentaires. « La plupart des limitations imposées par la France au trafic aérien d'Europe s'expliquent par cette pénurie d'hommes », note le S.N.C.T.A.

Conséquence : la direction de la navigation aérienne propose de n'affecter, à l'avenir, des aiguilleurs du ciel que sur les seuls aéroports dotés d'un contrôle d'approche. « Les tours ferment la nuit et même maintenant à certaines heures creuses de la journée », indique M. Fournier ; aussi, les incidents mettant en jeu la sécurité aérienne se multiplient. Et de faire référence à la collision entre deux avions de tourisme, le dimanche 14 octobre au-dessus de l'aérodrome de Granville. Il y avait eu sept morts : les deux contrôleurs étaient en repos.

Il arrive également que, par manque d'effectifs, les contrôleurs soient remplacés « par des agents des chambres de commerce sans formation ni qualification ». « C'est le cas à Annecy où des avions se posent de jour comme de nuit, en bonnes conditions météo comme en mauvaises », note le S.N.C.T.A. Or Air Alpes envisage d'exploiter, sur ce terrain, des Fokker 28 de soixante-cinq places. »

Selon M. Fournier, « l'avenir n'est pas réjouissant. Au budget 1980 il n'a pas été prévu d'augmentation d'effectifs ». A son avis, « l'insuffisance du recrutement ne permettra pas de combler les départs à la retraite ». Des années noires en perspective ? — J.-J. B.

LE MONDE
date 25 octobre 1979
publié le 24.

Le 24 octobre, nous sommes en réunion de Bureau national à Orly-Ouest. Les Contrôleurs ont enfin décidé de passer à l'action. Nous mettons donc la dernière main aux préparatifs pour le lendemain. Et nous rigolons un maximum. Les fenêtres de la salle où nous nous trouvons donnent sur des toits où patrouillent des CRS armés jusqu'aux dents (ce n'était pas encore « Vigipirate » mais ça y ressemblait). Ah.. si ils avaient su ce que nous étions en train de fomenter....

Donc, le 25 octobre, c'est le jour J, mais nous ne savons pas que le conflit va durer quarante-cinq jours.... !

C'est le CCR Sud-Est qui ouvre les hostilités en arrêtant les décollages dans la matinée.

La Tour d'Orly et le CCR Nord doivent prendre le relais en début d'après-midi. Les Contrôleurs concernés souhaitent la présence de Délégués Nationaux lors de leur passage à l'action.

Nous sommes en train de déjeuner lorsque **Guy Bouteille**, Secrétaire de notre Section d'Orly, vient nous prévenir. Avec ses copains, il a pu surprendre (depuis les toilettes...qui leur servaient de « centre d'écoute » !!!) une conversation entre **Machenaud** et **J-P. Frérot** (Ieeac, Chef de la Tour). Le Directeur de la

Navigation Aérienne lui a donné l'ordre de faire interdire par la Gendarmerie l'accès à la Tour à un certain...**Jacques Fournier**.

Alors, je plante là mon repas et je me dirige, avec **Tautau**, **Claude** et **Guy**, vers la Tour.

Au poste de garde du rez-de-chaussée, on aperçoit les képis qui scrutent les alentours.

Coup de bol, un car de touristes arrive pour une visite des lieux. Pendant que **Tautau** et **Claude** amusent les Gendarmes, je me glisse dans le groupe de touristes et **Guy**, avec sa clé de l'ascenseur, me conduit tranquillement jusqu'à la Vigie où je suis accueilli à bras ouverts ⁷.

Et **Frérot** arrive à toute allure. Pendant que les Contrôleurs arrêtent effectivement les décollages, il me **somme**, avec son accent inimitable (il zozotte) de quitter immédiatement la Tour, ce qu'évidemment, je refuse tout net. Arrive en renfort l'IAC **René Brun**. Il réitère la sommation, sans plus de succès. Excédé, il m'annonce qu'il va rendre compte à **Machenaud**.

Avec insolence, je lui réponds : « *c'est effectivement la seule chose que vous pouvez faire* ».

Et avec non moins d'insolence, je « demande » à **Frérot** de pouvoir utiliser le téléphone extérieur... Il en bégaye. Et devant eux, alors que les Contrôleurs sont pliés en deux, je dicte un communiqué à l'**AFP**, l'Agence France Presse.

Frérot se réfugie dans son bureau pour appeler **Machenaud**.

Brun vient alors me voir pour me dire : « *bon, on ne va pas rester là toute la journée, n'est-ce pas ?* ». J'acquiesce. Et après avoir serré la main de tous les Contrôleurs présents et mission accomplie, j'accepte de quitter la Tour, grand seigneur, devant **Brun**.

Mais **Machenaud**, qui préside le CTP/NA (c'est pour cette raison que nous avions choisi ce jour-là pour passer à l'action), n'a pas perdu son temps. Il a déjà annoncé des sanctions aux Contrôleurs Aixoïses (retenue minimum de 400 f. par tête de pipe).

En réponse, le CCR/SE déclenche un nouvel arrêt des décollages qui n'était pas prévu dans nos plans !

Et nous voilà partis pour l'un des plus durs et des plus longs conflits de notre Histoire.

La veille, j'avais dîné chez un copain du **SNJ**, le Syndicat National des Journalistes, en poste à « L'Aurore » (*aujourd'hui disparu*), **Claude Prunier** (†) qui écrivait sous le pseudonyme d'**Yves Kermorvan**.

Lorsque nous nous étions quittés, plutôt éméchés, il faut bien le dire... vers 1 h. du matin, il m'avait raccompagné jusqu'à l'ascenseur.

Et là, la voix pâteuse, je lui avais dit : « *demain, tu vas voir ce que tu vas voir !* ». Mais je n'avais pas voulu lui en dire plus.

⁷ Ça change de l'époque où j'étais « interdit de séjour » la-haut, (comme tous les Secrétaires Nationaux du Sncta...) après la grève de 1973. Plus tard, il avait fallu l'habileté diplomatique de **Marie Legoff** et de **Marie-Noëlle Lebegue** pour que je puisse y revenir en toute tranquillité.

Alors, aussitôt reçu mon communiqué à l'**AFP**, il a été le premier à me téléphoné :

- « *Ben mon salaud, t'aurais pu me prévenir !* ».

- « *Mais je t'avais prévenu* » lui ai-je répondu superbement...

Et le conflit, avec son cortège de sanctions, s'étend à toute la France.

Ca va même tourner à un affrontement jamais connu jusqu'alors.

Moins de 10 jours après le début du conflit, le Directeur Général de la Compagnie UNI-AIR à Toulouse, un certain H. Clerc, porte plainte contre « les agissements des contrôleurs de la navigation aérienne » de Blagnac pour « entrave à la liberté du Travail ». Rien que ça !!

Les Contrôleurs, explique-t-il dans sa plainte, se sont rendus coupables, à ses yeux, le 4 novembre, d'avoir « *retenu au sol pendant une heure son avion immatriculé FBTVV* ».

Contre toute attente, le Procureur va commencer par donner suite.

Le **27 novembre** (quelle célérité de la Justice...) cinq Contrôleurs sont convoqués par la Police de l'Air et des Frontières de l'aéroport.

Il s'en suit une violente polémique avec le Commandant d'Aérodrome, **J. Springisfeld**, qui va même jusqu'à nier, par écrit, avoir fourni les noms à la police....

Pour ma part, j'interviens par écrit et aussi par téléphone auprès du DG d'Uni-Air.

Nous n'étions pas spécialement inquiets et encore moins intimidés.

Mais nous n'allions pas rester non plus sans rien faire.

Aussi, **François Chambelin**, Membre du Comité National et Délégué de la Section Locale, se présente le premier, fort d'une déclaration que nous avons mise au point ensemble.

Il déclare aux flics médusés :

« Conformément au Statut Général des Fonctionnaires et ses dispositions générales sur l'obligation de discrétion professionnelle, je n'ai rien à déclarer, ni en mon nom personnel, ni au nom de fonctionnaires susceptibles d'être concernés ».

La plainte restera ensuite sans suite.... Et le mouvement continuera à Blagnac comme si de rien n'était. Et malgré une nouvelle tentative d'intimidation écrite du DG d'Uni-Air.

Alors, **J. Springisfeld** (que la Chambre de Commerce appelle respectueusement « Monsieur le Commandant de Réseau Aérien », Corps en voie d'extinction....) va se venger honteusement en faisant exclure 15 jours deux Chefs de Quart, **Morin** et **Vital**, coupables du « crime » d'avoir fait annoncer sur l'ATIS les heures d'arrêt des décollages.....

Cette répression locale d'un autre âge ne se produira qu'à Blagnac. Preuve que ce M. **Springisfeld** était bien mouillé jusqu'au cou dans toute cette histoire pitoyable.

Evidemment, la presse se déchaîne contre nous. Mais nettement moins qu'au cours de l'été 78. Il y a bien sûr moins de vacanciers et de bébés à pleurer dans les aéroports.... !!!

Mais ici ou là, notamment à Satolas, des passagers manifestent leur colère.

« **France-Inter** » veut m'interviewer. **Hugues Girard**, son correspondant à Marseille (*aujourd'hui à FR3 Méditerranée*), en reportage ailleurs, sur ordre de son Rédac-Chef, fait demi-tour sur l'autoroute d'où il m'appelle pour venir au CCR.

Mais, bien entendu, les gendarmes lui barrent l'entrée. Et c'est devant eux que, depuis sa voiture émettrice, je passe en direct dans le journal de 13 heures....

Ces pauvres gendarmes ne sont pas de taille....

Au CCR Nord, nous faisons entrer discrètement les journalistes du « *Matin* » (*journal aujourd'hui disparu lui aussi*), du « *Monde* » et de « *La Croix* ».

A Aix, ils arrivent quand même à intercepter le Député-Maire Communiste de Gardanne. Mais nos ruses de sioux nous permettent de faire entrer le Sénateur Communiste **Louis Minetti** ainsi que le Conseiller Général Socialiste **Jean-François Picheral** (qui sera plus tard Maire d'Aix).

Le 6 Novembre je suis L'INVITÉ du « **Téléphone sonne** », la célèbre émission sur « *France Inter* » qui existe toujours actuellement.⁸

J'ai indiqué à la station, lorsqu'elle m'a contacté, que je ne pouvais me rendre à Paris vu...le manque d'avions... !!! Qu'à cela ne tienne. « *France Inter* » a loué trois lignes téléphoniques et je me suis retrouvé, avec **Hugues Girard**, dans le studio qu'il avait aménagé dans sa villa de fonction à Marseille.

J'avais quand même souhaité » avoir un garde du corps. Ce sera **Christian Clavé** !!!

Après une très bonne présentation du sujet de l'émission, **Claude Guillaumin** commence ainsi les échanges :

- *M. Fournier bonsoir. Les Aiguilleurs du ciel, j'ai l'impression, ont le sentiment d'être des mal aimés ?*
- *Bonsoir Monsieur. Je crois effectivement que c'est l'impression que les médias actuels donnent de nous et c'est un peu malheureux car être mal aimés quand on a la responsabilité de la vie des passagers comme nous l'avons, c'est être très peu payés en retour par rapport à la mission qui nous a été confiée.*
- *Donc ce n'est pas vrai ?*
- *Ce n'est pas vrai que nous sommes mal aimés. Je pense qu'au fond d'eux mêmes les passagers doivent savoir que nous surveillons leurs intérêts, vitaux j'allais dire, pour que leurs vols se déroulent le mieux possible.*
- *Mais quand je disais mal aimés, ce n'était pas tellement en ce qui concerne les passagers mais c'est peut-être plutôt les Pouvoirs Publics, non ?*
- *Ah...alors du côté des Pouvoirs Publics, le contentieux est tellement lourd qu'effectivement il est certain que du côté du Ministère des Transports, nous passons sans doute pour les mal aimés de la Maison.*

Le ton de l'émission était donné !

⁸ Curieusement, j'avais perdu la cassette d'enregistrement de cette émission. Un enregistrement qui m'avait été offert par **Armand Calvet**. Mais **Michel Polacco**, à France Info, m'en a gentiment procuré une copie, il y a un an ou deux.

Et je suis longuement « cuisiné » par **Claude Guillaumin**. Et j'ai droit, de la part d'une auditrice à la rituelle question sur les « *bébés qui pleurent dans les aérobares* » !!!!

Michel Polacco, journaliste lui aussi de « France Inter » à l'époque, , vient me porter une contradiction de « très bon aloi ». On en rigolera hors antenne ensuite.

La CGT, vexée, tentera une manœuvre de diversion en réussissant à faire intervenir quelques instants **Christian Gonnord**, le Secrétaire de leur Section d'Athis-Mons....

Après l'émission, je ne sais plus pourquoi, nous retournons au CCR, **Christian** et moi, sans doute pour récupérer ma voiture. Mais **Christian** « *m'impose* » (!!!) de passer par la Salle.

Emotion de ma vie : tous les Contrôleurs présents se lèvent pour m'applaudir. Ils avaient écouté l'émission avec un transistor ! **Annie Gicquel**, qui jamais encore ne m'avait fait la bise (c'était l'un des rares...) m'a sauté au cou .

Quelques jours plus tard je vais recevoir une lettre anonyme, via la Tour de Marseille, postée à Toulouse :

Acte d'accusation
à l'encontre du sieur Jacques Fournier
porte-parole et à tous ses complices les
contrôleurs de la navigation aérienne -

—

la double catastrophe aérienne de Nantes, voilà 6 ans,
C'est de la faute de l'Etat que vous dites
Dans votre flot de paroles mensongères à France-Inter
En effet ce sont des militaires inexpérimentés
Qui ont été employés au sud du ministre Deché
Mais en réalité les coupables sont vous autres
Crapules infâmes de la fonction publique
Combien gagnez-vous par mois ?
Combien d'heures de travail faites-vous par semaine ?
Motus là-dessus, ça c'est tabou, tas de canailles !
Le paquebot "France" a été bouffé par vos semblables
les chiqueurs de la République en tous genres
Vous méritez tous la guillotine
Pour Crime contre la Société
Voilà la Vérité
Honte à vous ! misérables assassins !

Charly le Pied-Noir

Acte d'accusation

À l'encontre du sieur Jacques Fournier porte-parole et à tous ses complices les contrôleurs de la navigation aérienne.

La double catastrophe aérienne de Nantes, voilà 6 ans, c'est de la faute de l'Etat que vous dites.

Dans votre flot de paroles mensongères à France Inter. En effet ce sont des militaires inexpérimentés Qui vous ont remplacés sur ordre du Ministre Debré.

Mais en réalité les coupables c'est vous autres Crapules infâmes de la fonction publique.

Cobien gagnez-vous par mois ?

Combien d'heures de travail faites-vous par semaine ?

Motus là-dessus, ça c'est tabou, tas de canailles.

La paquebot « France » a été bouffé (??) par vos semblables les chiqueurs (??) de la République en tous genres.

Vous méritez tous la guillotine

Pour Crime contre la Société

Voilà la Vérité

Honte à vous misérables assassins !

Charly le Pied-Noir

Mais **Le Theule**, lui, il s'en fout. Depuis la veille, il est en « *visite officielle* » au ... Maroc.

Mais dès le **7** il est de retour à l'Assemblée Nationale où il nous attaque très violemment.

Pendant deux jours, je suis assailli par la presse qui veut que je réponde aux attaques du Ministre.

Je vais refuser tout net et tenir bon. J'explique aux journalistes que « *les Contrôleurs ne sont pas en grève pour que je commente les propos de Joël Le Theule mais pour que celui-ci réponde à leurs revendications* ».

Par la-dessus, « Antenne 2 » me sollicite pour l'émission « *Le Crible* » de **Louis Bériot**. Je ne connais pas cette émission d'après leur journal de 13h. C'est **Jean-Bernard Travert** qui me déconseille fortement d'y aller vu les méthodes « *particulières* » de ce M. **Bériot** qui s'est fait une spécialité de dézinguer tous ses invités quels qu'ils soient, le notaire, le boulanger....

Lorsque je décline l'invitation, **Louis Bériot** est furieux. Il va d'ailleurs nous accuser à l'antenne de nous être défilés. Moindre mal.... Tellement furieux, il ne pense même pas à inviter un autre syndicat. Tant mieux !

Le **12 novembre**, « Le Monde » publie un article signé de ma blanche main. C'est la troisième (et dernière) fois que j'ai cet honneur.

L'article s'intitule « **De la sanction à la médiation** »

Le lendemain, de larges extraits de celui-ci sont repris dans nombre d'autres journaux

TRANSPORTS

Les compagnies régionales se pourvoient contre les syndicats des contrôleurs aériens

En l'absence de toute négociation, les contrôleurs aériens continuent, cette semaine, leur mouvement d'arrêt des décollages. Air France, Air Inter et U.T.A. indignent, à cet égard, que certains de leurs vols sont soit retardés, soit annulés, les lundi 12 et mardi 13 novembre.

La compagnie intérieure précise que, à compter du lundi 12 novembre, au moins une fois par jour dans chaque sens, elle assurera la desserte de toutes ses lignes. Elle note que, pour la période allant du début de la « grève » jusqu'au 6 novembre, ses pertes s'élevaient à environ 10 millions de francs et que, depuis lors, le manque à gagner quotidien est de l'ordre de 3 millions.

M. Jacques Fournier, porte-parole du Syndicat national des contrôleurs du trafic aérien (S.N.C.T.A.), dénonce, dans le point de vue qu'on lira ci-dessous, « l'intransigeance des pouvoirs publics » et demande une médiation.

Les compagnies régionales, « entreprises privées, devant la gravité du préjudice subi et sa répétition probable en l'absence de solution au problème de la circulation aérienne, ont décidé de se pourvoir contre les syndicats des personnels responsables de la désorganisation du service public et de demander à l'Etat réparation des dommages qu'elles supportent ».

M. Joël Le Theule, ministre des transports, a déclaré, le lundi 12 novembre à Marseille : « Dans le conflit du trafic aérien, il ne faut pas que l'usager soit victime ou obligé. » Il a, d'autre part, repoussé l'idée d'un recours aux contrôleurs militaires en cas de prolongation du mouvement, indiquant : « Le secteur militaire et le secteur civil ont leurs responsabilités propres. Je n'ai personnellement jamais recouru aux militaires. »

★ Air France : 320-15-35 (pour Paris, 725-01-61) ; Air Inter : 687-15-32 ; U.T.A. : 775-75-75.

POINT DE VUE

DE LA SANCTION A LA MÉDIATION

par JACQUES FOURNIER

Ce n'est plus un secret pour personne : l'intransigeance habituelle, et même exacerbée, du ministre des transports, la détermination exemplaire dont font preuve aujourd'hui les « aiguilleurs du ciel » tant des centres que des tours de contrôle, se heurtent à sans grand espoir qu'une solution honorable soit trouvée à ce déjà trop vieux conflit.

Les sanctions qui s'abattent sur les contrôleurs des qu'ils passent à l'action revendicative, dans le passé, comme actuellement (retenues de 3 000 francs environ par contrôleur depuis le 25 octobre), n'ont jamais assouvi définitivement les « aiguilleurs du ciel ». On ne peut espérer résoudre les conflits de la sorte. On ne peut pas plus espérer maintenir excessivement longtemps la situation actuelle comme il ne saurait être question de rester éternellement au seuil que de ces dernières années.

D'ailleurs plus le temps passe, plus la situation des services du contrôle de la circulation aérienne se dégrade. Le futur centre de contrôle de Reims ne saurait résoudre les revendications déjà anciennes des contrôleurs qu'un nombre grandis-

sant de parlementaires, majorité et opposition confondues, reprennent à leur compte, tant elles paraissent de plus en plus justifiées. Car, enfin, il serait trop simple de faire passer les « aiguilleurs du ciel » pour des professionnels de la grève. Comment penser, en effet, que les contrôleurs accumulent régulièrement, par pur plaisir, sanctions, mauvaise réputation, campagnes de discréditation et parfois même vindicte des pouvoirs publics, des médias et de passagers manipulés ?

La combativité dans la navigation aérienne ne peut trouver ses fondements que dans un malaise profond qu'il serait sot de nier maintenant. Alors ? L'escalade verbale, la polémique, la dérision, ne sont plus de mise aujourd'hui. Alors ? La seule voie possible se trouve dans un arbitrage honnête.

Comment ne pas évoquer ici l'évidence dont très récemment les pouvoirs publics italiens ont su faire preuve, confrontés à la démission collective de leurs « aiguilleurs du ciel » ? Le président de la République

italienne, en personne, a reçu les contrôleurs, qui sont tous des militaires. Et les assurances, données par le plus haut magistrat de cet Etat, n'ont pas été des promesses de circonstance !

En France, cette voie-là ne paraît pas être ouverte aujourd'hui. Et pourtant, depuis 1973, les « aiguilleurs du ciel » réclament arbitrage ou médiation, pour s'en sortir une bonne fois pour toutes. Une proposition de loi avait été déposée en ce sens par quarante-cinq députés. Six d'entre eux sont passés depuis au gouvernement ou sont encore ministres aujourd'hui.

Des solutions existent. Des conseils d'Etat, des magistrats de la Cour des comptes, par exemple, pourraient ausculter le contrôle de la circulation aérienne en France, déclarer le vrai du faux dans les polémiques savamment entretenues ou les demi-vérités qui sont exprimées.

Du côté de notre organisation syndicale, les dossiers sont prêts revendication par revendication. Les responsables syndicaux sont décidés

à les commenter dans le calme, la rigueur et la sérénité dans le but d'un arbitrage honnête. Lorsque les grandes considérations courantes mènent une action revendicative, celle-ci est qualifiée de politique ; lorsqu'un syndicat, autonome et professionnel, es-majestueux, comme cela est le cas, ses mobiles sont rebaisés au rang d'un corporatisme étroit et abusif. Lorsque l'action se développe, on ne négocie pas sous la contrainte ; lorsqu'il n'y a pas de vague, les problèmes sont enterrés.

L'Organisation Internationale du Travail, qui dépend de l'ONU, lors d'une conférence d'experts à laquelle était représenté le gouvernement français, qui ne s'y est pas opposé, a recommandé ceci : « La règlement des conflits relatifs aux conditions d'emploi devrait être recherchée par voie de négociation entre les parties ou par une procédure donnant des garanties d'indépendance et d'impartialité telles que la médiation, la conciliation ou l'arbitrage. »

La France peut-elle tenir un langage différent à l'ONU au Palais Bourbon ?

Mais aussitôt, le Ministère puis la DGAC rejettent la médiation proposée. Au prétexte « *qu'elle n'est pas conforme aux règles administratives* »....

Et puis nous apprenons par la presse que plusieurs compagnies aériennes annoncent leur décision de nous assigner en justice....

Aussitôt, je demande à nos Délégués de Paris de refuser cette assignation des mains d'un huissier si il se présente. Ce qui va effectivement se produire dans les jours qui suivent.

Le 14 novembre, c'était prévu de longue date, l'APCA, et le SNCTA tiennent à Aix en Provence une réunion avec des pilotes du SNPL. L'Administration locale, qui n'a quand même pas osé leur refuser l'entrée du site, leur interdit cependant de visiter la Salle de contrôle. Intelligent, n'est-ce pas.....

Le 15 novembre de bon matin, je suis réveillé par le Chef de Quart de nuit du CCR/SE, **Robert Bosc**. Il m'annonce que les grilles d'entrée viennent d'être fermées par les gendarmes (personne ne les avait encore vu fermées depuis l'ouverture du Centre en 1963....) et, surtout, que trois cars de CRS sont stationnés de l'autre côté du grillage, Villa Mignet, sur le terrain de l'Armée de l'Air mitoyen.

Quelques instants plus tard, je reçois d'autres coups de fil pour me prévenir qu'un détachement de Gardes Mobiles vient d'arriver au CCR de Bordeaux.

Tautau m'informe que les CRS d'Orly sont en alerte pour se rendre si nécessaire au CCR Nord tout proche et un peu plus tard, Brest m'appelle, une compagnie de CRS est garée sur la route qui mène au Centre.

Ca tourne vinaigre, ça tourne même à l'épreuve de force !

Mais il faut garder son sang froid.

A 15h15, j'arrive, très difficilement, à entrer en contact avec le Conseiller Social du Ministre. Je lui réclame le retrait des forces de l'ordre de tous les Centres. Il ne veut pas s'engager.

A 15h 30, j'envoie le télex suivant à **Le Theule** :

TELEX
ZCZC 1190
AVIGNONCALTELPERTUIS 84/73 15 1532

MINTRAN PARIS
TLS611547

A L ATTENTION DEMONSIEUR LE MINISTRE
SUITE CONVERSATION TELEPHONIQUE CE JOUR 15H15AVEC MONSIEUR LEONARD
HONNEUR VOUS CONFIRMER DEMANDE EXPRESSOE RETRAIT IMMEDIAT FORCES
DEPOLICE STATIONNEES CRNA BORDEAUX CRNA AIXENPROVENCE COMPTE
TENURISQUES GRAVES QUE COMPORTERAIENT INTERVENTIONS FORCE DE L ORDRE
DANS BATIMENTS JUSQUE DANS LES SALLES DE CONTROLE OU CONTROLEURS
ONT EN CHARGE EFFECTIVE LA CIRCULATIONAERIENNES D AERONEFS
JACQUES FOURNIER SECRETAIRE NATIONAL SYNDICAT NATIONAL
DESCONTROLEURS DU TRAFIC AERIEN

COL611546 15H15

NNNN

COPIS CONFIRMES CONFORME A
LOCAL 15-11-1970
AVIGNON T.C. 15-11-1970
CHEF DE SERVICE

64

Dans les heures qui suivent les cars de flics disparaissent partout.

Ils feront une nouvelle apparition le lendemain matin mais devant mes nouvelles menaces, ils reçoivent rapidement l'ordre de repartir.

Le lendemain, par précaution, nous avons mobilisé une bonne trentaine de Contrôleurs pour garder, depuis le couloir, les deux portes d'accès à la Salle. **Bernard** nous informe qu'un Commissaire de Police se trouve dans le bureau de **Guyard**.

Ce dernier arrive, seul, et nous fait sommation, Code de l'Aviation Civile à l'appui (!!!)⁹ de lever notre barrage. Il essuie un refus net et catégorique, assortis de quelques quolibets....

Blême, il nous annonce qu'il va requérir la force publique.

Très rapidement, nous décidons de faire partir les Contrôleurs et nous restons, seuls, les Délégués de la Cgt, la Cfdt et le Sncta. Sept au total.

Nous nous installons, en ligne, à l'intérieur de la Salle, face à la porte d'entrée. Retour de **Guyard**, flanqué de son Commissaire. Il lui déclare : « *faites les sommations d'usage* ».

Et là, **Bernard**, qui n'est tout de même pas moins que le Chef du Service Exploitation, s'interpose (qu'il en soit encore remercié aujourd'hui) et il indique au Commissaire :

« **Attendez, il faut tout de même que vous sachiez que ces sept messieurs sont tous des délégués syndicaux** ».

Il a vu juste et vite le **Bernard** !

Le Commissaire semble stupéfait.

« *Ah mais...on ne m'avait pas dit ça. Ca change tout ! Je ne m'embarque pas dans cette histoire* ».

Et il tourne les talons et s'en va. La scène n'a pas duré plus de deux minutes.

Guyard est tétanisé. Il finit pas partir pour rattraper son Commissaire dans le couloir. Rien n'y fera ! **Bernard** s'en va également non sans nous faire un grand sourire...

On n'entendra plus parler de la police.

Par précaution cependant, dès le 26 novembre, je rencontrerai à Paris, la **FASP**, la Fédération Autonome des Syndicats de Police....

Tout ça pour quoi ?

Parce que nous refusons l'entrée des salles de contrôles aux Ieeac chargés de prendre le nom, en vue de sanctions, des Premiers Contrôleurs qui sont sur les secteurs inférieurs au moment des arrêts de décollage.

A Bordeaux, ça s'est très mal passé. Ils ont peut-être été un peu excessifs.

Quatre Contrôleurs sont exclus pour TROIS mois. Dont deux Délégués Cgt et un Délégué Sncta.

⁹ Cette utilisation ABUSIVE du Code de l'Aviation Civile refera surface, pour des faits à peu près similaire, lors du Conseil de Discipline des TAC de la Tour de Béziers en 1987. J'y reviendrai à ce moment-là.

En même temps, huit Contrôleurs sont exclus huit jours pour avoir arrêté les décollages au CCR Nord.

Grâce à une formule que m'a soufflé **Bernard Vignes**, nous contre-attaquons dans la presse. Nombre de journaux vont titrer : « **Les Contrôleurs n'ont pas besoin de caporaux** ».

Mais, en face, ils ne veulent rien céder. Le Journal Officiel du **17 novembre** publie l'arrêté de **Le Theule** mettant en place le « Plan Machenaud ». C'est pourtant ce « Plan » qui a mis le feu aux poudres.

Je lance alors une série de télex au Snpl, aux Députés, aux Sénateurs...

Six nouveaux Contrôleurs sont exclus huit jours à Bordeaux.

Puis ces exclusions, notifiées par télégramme à domicile (!), vont s'étendre à tous les Centres et dans certaines Tours.

Bien entendu, tout au long de ce conflit, nous allons tenir assemblées générales sur assemblées générales.

Voilà à quoi s'occupait **Jean-Claude Blaquièrre** pendant les débats, il dessinait....



A la suite de divers contacts, le principe d'une rencontre avec le Directeur de la Navigation Aérienne, si le mouvement est suspendu, est arrêté et avalisé par les Assemblées Générales.

Nous sommes le **21**. Mais **Machenaud** a un déjeuner en ville.... Il ne reçoit les Syndicats qu'à...17h30 ! C'est plutôt mal perçu !

D'autant que pendant la tenue même de cette rencontre, une nouvelle vague d'exclusions s'abat sur la France entière à coups de télégrammes officiels.

Mais peut-être le Directeur était-il en train de « digérer » le long article que notre ami **Patrice Vautier** vient de publier dans le « Canard Enchaîné » du jour :

Les nuages s'amoncellent

Le vendredi 2 novembre au matin, le Mystère 20 immatriculé « FM 0001 » décolle de Tours pour Villacoublay. A bord : Giscard. A 9 h 08, venant d'Amboise, l'avion survole Châteaudun et monte du niveau 80 (8.000 pieds = 2.600 mètres) au niveau 140 (14.000 pieds = 4.600 mètres). En face, un Nord 262 immatriculé « FMO 535 », qui a décollé de Villacoublay pour Bordeaux, passe Châteaudun à 9 h 03 et Amboise à 9 h 10. Il monte, lui, au niveau 150.

Comme quoi le contrôle aérien, c'est précieux : il nous a peut-être permis d'économiser un président de la République. Cela n'empêche pas nos Excellences de raconter beaucoup de bobards à propos du conflit des aiguilleurs du ciel. Et notamment le nommé Roger Machenaud, directeur de la navigation aérienne au ministère des Transports. Ce Machenaud est l'auteur d'un plan de restructuration auquel s'opposent farouchement les contrôleurs.

Dans « Le Monde » du 9 novembre, Machenaud écrit :

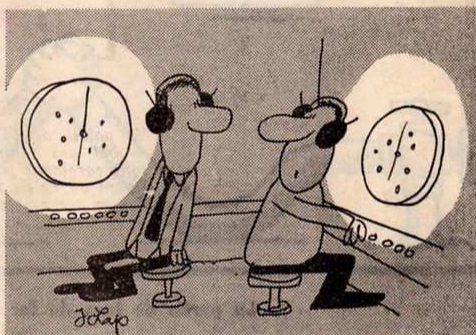
« Le soi-disant plan Machenaud se résume à l'application d'une réglementation nationale ancienne et à une meilleure répartition des fonctionnaires sur les aérodromes. »

Faux, votre Honneur. Ce plan vise tout simplement à comprimer les effectifs parce qu'il n'y a pas assez de fric dans la caisse. A preuve, cette lettre adressée le 16 octobre 1979 par le directeur régional de l'Aviation civile Sud-Ouest à son patron Machenaud :

« Vous envisagez d'utiliser le personnel d'une façon plus rationnelle en concentrant sur les CRNA (Centre régional de la navigation aérienne) ou grandes approches le contrôle d'approche des aérodromes secondaires. Cette solution doit permettre une économie de personnel sur les aérodromes. » Et plus loin :

CONTROLE AÉRIEN

le Canard 21/11/79



— J'ai sur l'écran, l'avion transportant Boulin.
— Moi, celui de Giscard.
— On laisse un ange passer entre les deux ?

« Une seconde mesure permettrait une économie de personnels... »

Et voilà l'objectif des pouvoirs publics : « économiser le personnel ».

Silence radio

Un angoissant télex du 26 octobre montre également à quel point l'oiseille fait défaut. Il émane de la maintenance (entretien) de la région de Rennes, et il est adressé à Nantes, Deauville, Brest, Dinard, Orly, Rennes, aux centres de contrôle d'Athis-Mons et de Brest-Lo-perheit. Que dit-il ? Une phrase qui donne froid dans le dos (notre document).

« ... En raison situation des crédits du groupe a honneur

Le contrôle aérien lui demande d'accélérer sa montée pour rester au-dessus du Mystère de Giscard. Les deux appareils se sont croisés entre Châteaudun et Amboise ; le Nord 262 transportait le cercueil de Robert Boulin ; il a failli frôler de beaucoup trop près l'avion présidentiel. Et c'est grâce au contrôle que la séparation réglementaire de 1.000 pieds a été respectée : les adieux de Giscard à son ministre se sont donc effectués en plein ciel, et conformément aux règles de la circulation aérienne.

trôle d'Aix-en-Provence, par exemple, d'assurer l'approche d'un appareil se posant à Perpignan ou même... en Corse, c'est-à-dire à plusieurs centaines de kilomètres ! A une telle distance, les pannes radio sont probables. L'avion « contrôlé » serait alors orphelin.

Deuxième évidence : contrairement à ce que disent les pouvoirs publics, les techniciens de l'aviation civile ne sont pas assez nombreux pour remplacer les contrôleurs sur les terrains secondaires. En 1983, le déficit sera de 127 individus. La parade consiste à confier la « vigie » (tour de contrôle) à des agents de chambre de commerce... C'est d'ores et déjà le cas pour 34 aérodromes français, dont celui de Périgueux. Et le 16 mars 1975, deux appareils entraient en collision au-dessus de ce terrain (1 mort). La cour d'appel de Bordeaux a estimé à 50 % la responsabilité de l'agent...

Gare au carton

Enfin, faute de contrôleurs ou de techniciens, de nombreuses tours de contrôle ferment purement et simplement la nuit, pendant les week-ends ou même le jour à certaines heures creuses. Résultat : il n'y a plus aucun contrôle. Ainsi la tour de Granville, dotée de deux contrôleurs seulement, ne fonctionne pas en fin de semaine : le dimanche 14 octobre, deux appareils — dont l'un venait de décoller de Granville — se sont percutés à proximité de ce terrain. Bilan : sept morts.

Une chose est sûre : si on en arrive à la grève générale des contrôleurs, le gouvernement évitera de faire appel aux militaires. Le plan Clément-Marot avait tait 63 morts en 1973 — 68 morts dont on ne parle plus, puisque le dossier d'instruction s'est mystérieusement volatilisé. Ni le Parquet de Nantes, ni le ministère de la Justice ne veulent dire où il se trouve...

Patrice Vautier.

A L'AVEUGLETTE

JJ LFRSVU LFRSVU LFRSVU LFRSVU LFRSVU LFRSVU LFRSVU LFRSVU
251500 LFRSVU
ATTENTION MAINTENANCES LOCALES POUR INFO DRAG/N D1 DRAG/N D2 D2T
CRNA NORD CRNA OUEST CHEF DISTRICT BRETAGNE NR 1394 HSR EN RAISON
SITUATION DES CREDITS DU GROUPE A HONNEUR VOUS INFORMER A CH COMPTER
DE CE JOUR SUSPENSION DES MAINTENANCES PERIODIQUES Y COMPRIS
MAINTENANCES ANNUELLES ILS ET VOR STOP SEULES DEVONT ETRE ASSURIS
LES DEPANNAGES URGENTS. C'EST A DIRE STATION OU FREQUENCE TOTALEMENT
HORS SERVICE STOP ET FIN

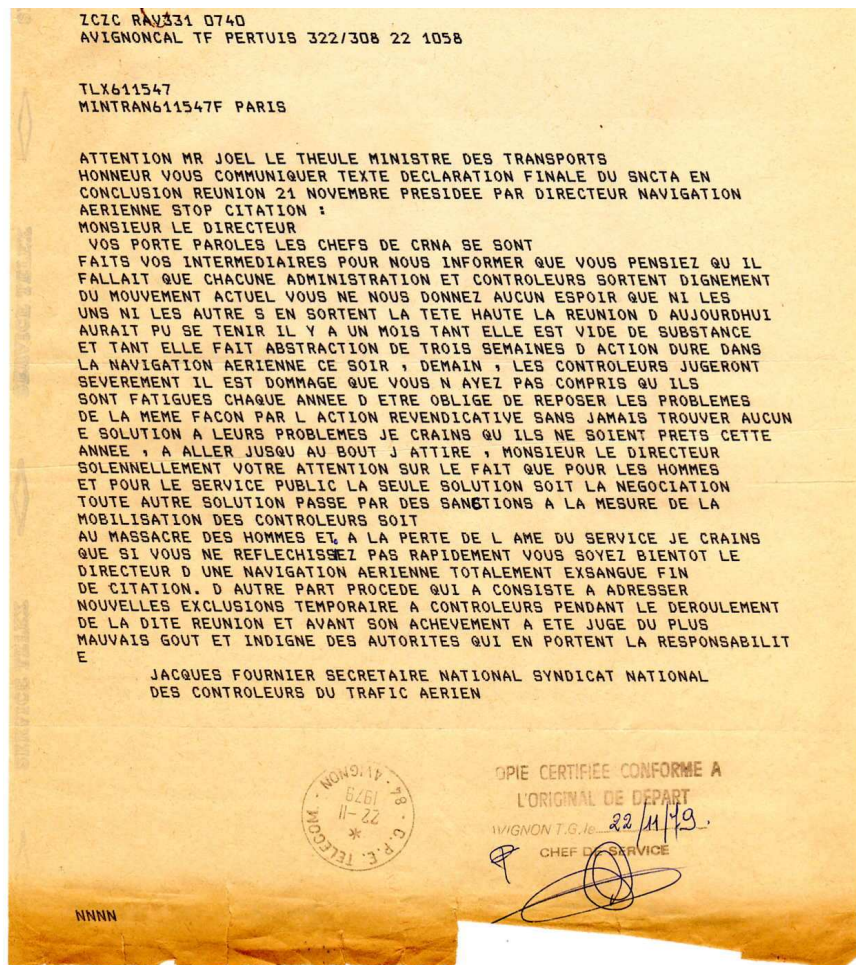
Faute de crédits suffisants, tous les instruments de radio-navigation situés dans l'ouest et le nord de la France ne sont plus entretenus : pilotes et passagers n'ont plus qu'à compter sur leur bonne étoile...

Ceinture pour la sécurité

Aux passagers aussi. Le plan Machenaud, en effet, veut affecter les officiers contrôleurs uniquement sur les aérodromes principaux dotés d'un contrôle d'approche. Il les retire donc des aérodromes secondaires, où ils seront théoriquement remplacés par des TAC (Techniciens de l'Aviation Civile).

Première évidence : on va demander au centre de con-

La reprise des « arrêts de décollages » est immédiate dès le lendemain matin. Et **Le Theule** reçoit un télex cinglant que je m'empresse d'envoyer en copie à de nombreux journaux et agences de presse.



Seule bonne nouvelle depuis longtemps, nous apprenons qu'en Allemagne, **Hans Stang**, porte-parole du Syndicat des Contrôleurs d'Outre-Rhin, révoqué lui aussi en 1973, est enfin **réintégré**.

Le 27 « Le Point », avec l'assistance du Sncta, réalise un reportage au CCR Nord. Mais **Machenaud** n'aime pas ça du tout, du tout et c'est en personne qu'il notifie aux journalistes de l'hebdomadaire qu'il leur interdit la visite de la Corta, la Cellule d'Organisation et de Régulation du Trafic Aérien. Evidemment, là, ils auraient pu constater l'ampleur du conflit dans toute la France....

De son côté **Charrot** à Marignane, qu'on avait pas vu à l'œuvre depuis longtemps (et qui sans doute veut se faire remarquer comme son copain de Blagnac), se met en tête de faire décoller les avions pendant les créneaux d'arrêt des décollages. Comme si il pouvait quelque chose, le pauvre, contre le Centre de Contrôle d'Aix.... Evidemment, sa tentative avorte et il passe, un peu plus, pour un imbécile.

Mais ce ne sont là que péripéties subalternes.

Nous avons mis moins d'une semaine pour répondre à une initiative de **Le Theule**. Nous avons appris qu'il avait écrit à chaque Député et à chaque Sénateur.

Bien entendu, nous avons eu copie de sa bafouille.

Alors, à notre tour, nous écrivons à chacun de ces Parlementaires pour réfuter point par point les faux arguments du Ministre.

Et pour faire bonne mesure nous adressons également notre courrier aux journalistes.

Ce sont près de sept cents lettres qui sont ainsi expédiées en un temps record.

ET L'ASSIGNATION DES COMPAGNIES AERIENNES ARRIVE ENFIN A MON DOMICILE.

C'est tellement grotesque que cette assignation n'aura vraiment AUCUN impact sur le déroulement du conflit pas plus que sur le moral des Contrôleurs.

Le Sncta, la Cfdt, la Cgt et même la Cftc (la pauvre, elle ne participe même pas au mouvement...) sont assignés par sept Compagnies régionales, toutes disparues depuis : TAT, Europe Aéro Service, Air Anjou, Air Littoral, Air Alsace, Air Alpes, Uni Air (évidemment...) auxquelles s'est associé le Comité des Transporteurs Aériens Régionaux.

Au total, ils nous réclament la somme de **deux millions deux cent vingt six mille quatre cent quatre vingt dix huit francs (2 220 498 f .)**

Remarquez donc l'extrême précision : au franc près !!!! Bigre.

La défense du Sncta est immédiatement confiée à **Me Dumas**.

La CGT va prendre comme avocat celui du Snpl, **Me Rappaport**. Cfdt et Cftc feront appel à de célèbres...inconnus.

Le **28 novembre**, alors que le Bureau National du Sncta est réuni à Paris, grâce à une médiation du SNPL, **Roger Machenaud** reçoit tout à fait *officieusement*, en présence d'**André Delaune**, Vice-président des Pilotes, une délégation, **Roger Resseguier**, **Bernard Vergnaud** et moi-même, au Ministère du...Logement ¹⁰!

Le quartier est quasiment bouclé par les CRS (bonjour la discrétion recherchée...) mais le Directeur nous confirmera aimablement que ce déploiement n'est pas pour nous....

Nous lui disons alors nos quatre vérités. Il n'en demandait pas tant.... Ses certitudes vont quand même en prendre un coup...

C'est au cours de cette rencontre que je vais « gagner » mon surnom, « **AYATOLLAH** », inventé ce soir là, au moment où nous nous séparons, par **Samy-Marc Saadia**, l'inamovible « Conseiller Social ». Ce qui fera d'ailleurs beaucoup rire M. Machenaud, ajoutant « *que ça m'allait pas mal* »....

¹⁰ Nous avons pris la précaution de prévenir la Cgt et la Cftc au tout dernier moment. Ils n'ont pas moufté. En revanche, notre ami **Barzelino**, Secrétaire de la Section d'Athis va prendre un coup de sang et déchirer sa carte en Salle. Il se retrouvera un peu penaud en apprenant la vérité....

D'ailleurs, plutôt goguenard, M. **Saadia** porte ostensiblement un exemplaire du journal « Minute » avec ses dossiers.

Du coup nous allons l'acheter.

Et nous ne sommes pas déçus.

Nous avons encore droit au « Pagailleurs du ciel » et à la fameuse photo de l'été 78. Ils ne se renouvellent pas beaucoup dans ce journal...

En sur-titre il y a ce bandeau : « **Dans l'illégalité et au mépris des usagers** ».

Et en légende de la photo, cette fois elle est *actualisée* :

« Deux des principaux meneurs, Rougy, le blond secrétaire général du syndicat CGT des contrôleurs, techniciens et électroniciens et son acolyte, le barbu Fournier, qui s'était surtout illustré en juillet 1978 lors de la grève précédente ».

Cette fois, je parais normal sur la photo qui provient elle aussi de celles faites lors de notre conférence de presse de 1978

Jamais le Sncta n'est cité dans l'article qui ne s'en prend qu'à la Cgt. La légende est telle qu'on peut penser que moi aussi je représente ce Syndicat....Bof, ça vaut pas le coup de perdre du temps avec « Minute ».

Le lendemain, la réunion du Bureau National se poursuit mais nous nous rendons aussi au Sénat pour rencontrer les Sénateurs de la Majorité, MM. **Legrand et Chérioux** .

Le premier, dépose le jour même une proposition de **Commission de Contrôle** ainsi libellée :

« Commission chargée de recenser les moyens en personnel et en matériel affectés au contrôle de l'espace aérien métropolitain, de rechercher les causes des perturbations du contrôle du trafic aérien observées notamment en 1973,1978 et 1979 et de proposer des solutions au conflit qui oppose certains personnels de la navigation aérienne à leur administration de tutelle, en particulier en ce qui concerne leur statut et leurs conditions de travail et de rémunération ».

C'est clair, net et précis !

Joël Le Theule qui nous aura reçu entre temps, y voit un grand danger. Dès le 12 décembre, à sa demande expresse la droite sénatoriale rejette sèchement la proposition.....

Quittant le Sénat ce **29 novembre** au soir, nous voilà sur l'autoroute du retour, **Christian Clave, Jean-Bernard Travert, Gérard Raguin , Yvette Gervais** et moi dans la grande CX Citroën que **Charles Tuduri** nous a aimablement prêtée pour ce voyage.

La radio est branchée sur France-Inter.

Au flash de 23 heures, nous apprenons, stupéfaits, que le CCR d'Aix vient d'être évacué suite à une alerte à la bombe.

A minuit, France Inter laisse entendre que l'auteur de l'alerte est un...Contrôleur. Plus personne ne dort dans la voiture !

A 1 heure, France Inter annonce l'arrestation d'un Contrôleur d'Aix et de son frère.

Nous sommes consternés. Et moi-même, cette fois, je m'énerve un peu ! Car je soupçonne un membre des mes commandos secrets, même si j'ai du mal à y croire. Mais on ne connaît jamais personne par cœur.... Je « somme » littéralement **Gérard**, qui est au volant, de me trouver un téléphone. Mais sur l'autoroute.....(*les portables n'existaient encore pas...mais de toute façon, je n'en aurais sûrement pas utilisé un, par précaution*).

De la première aire de repos atteinte, je contacte l'Equipe de nuit. Et par un jeu de lignes directes, pour éviter les écoutes et à mots couverts, c'est **Alain Pocachard** (†) qui me rassure (un peu) et me donne l'identité du Contrôleur fautif.

J'ai à peine dormi chez moi que M. **Saadia** me réveille au téléphone. Je lui confirme bien évidemment que le Sncta ne saurait couvrir cette idiotie. M. **Saadia** conclut la conversation par cette phrase qui me résonne encore aujourd'hui aux oreilles : « *vous ne reverrez plus jamais votre collègue à la Dgac* ». Et je me souviens lui avoir répondu « *on verra bien* ».

Je n'ai jamais su si M. **Saadia** avait aussi appelé les autres Syndicats ¹¹.

¹¹ Aussitôt et tout à fait logiquement, l'Administration porte plainte contre le Contrôleur.

Le Sncta ne va pas se mêler de la procédure judiciaire, d'autant que l'intéressé, n'étant pas adhérent du Syndicat, ne nous demande rien.

Il est évidemment également suspendu immédiatement de ses fonctions, avec procédure disciplinaire à la clé. Cette fois, nous sommes directement concernés puisque le Syndicat est majoritaire au Conseil de Discipline (CAP).

D'autant plus concernés que ce garçon, Contrôleur très pondéré, très apprécié, participe au mouvement et pour la peine, vient d'être exclu pour huit jours.

Il semble qu'il n'ait pas supporté cette sanction et qu'il aie donc pété les plombs à cause de celle-ci.

Nous avons donc un âpre débat au Bureau National.

Finalement, notre position sera très simple. Hors de question de défendre l'acte en question.

Nous bornerons notre « défense » à veiller à ce que la procédure disciplinaire soit scrupuleusement suivie.

Elle ne le sera pas !

L'Administration l'a-t-elle fait exprès ? On peut en douter, mais nous ne l'avons jamais su.

Toujours est-il que le Conseil de Discipline est convoqué in extremis par rapport aux délais légaux et bien après la fin du conflit.

Le Sncta aurait pu très facilement contrecarrer la procédure en ne se présentant pas. Le Quorum nécessaire n'aurait pas été atteint, la réunion aurait alors été reportée AU-DELA des délais légaux...

Nous avons fait savoir que nous n'allions pas jouer ce petit jeu et nous nous sommes retrouvés en position de force face à la bévue de l'Administration !

La CFDT s'impliquera également et de façon très correcte bien que non coordonnée avec nous.

Finalement, le Contrôleur en question aura une amende de 800 F. au Tribunal pour « *divulgaration de fausses nouvelles dans le but de faire croire à un attentat contre des personnes et des biens* » et aura de lourdes sanctions en Conseil de Discipline. Le Directeur nous recevra d'ailleurs, à sa demande, dès la fin du Conseil.

Le Contrôleur sera réintégré au CCR d'Aix. A ma connaissance, aucun de ses collègues ne lui fera grief de son comportement et lui et moi n'en reparlerons jamais. Mais son regard, lors de nos rencontres, en dira toujours long, même bien des années plus tard.

Le **30 novembre**, le Directeur Général en personne menace publiquement de procéder à des révocations...

Le **3 décembre**, le Président de l'Assemblée Nationale, **Jacques Chaban-Delmas**, reçoit en personne le Sncta. Puis les troupes du Syndicat se joignent à une manifestation « devant » Matignon. Mais les CRS sont là ! La CGT, accompagnée de **Georges Séguy**, leur Secrétaire Confédéral et le Sncta demandent, en vain, à être reçus par le Premier Ministre alors même que les Assemblées Générales viennent de décider de suspendre l'action.



Le **4 décembre**, la suspension étant réelle, **Joël Le Theule** convoque par télex tous les Syndicats pour le lendemain.

Le **5**, la rencontre va durer quatre heures et demie. Le Sncta va obtenir que le Ministère établisse des « Notes de Travail » relative aux débats. D'où la longueur de la réunion.



***Bernard VERGNAUD, Moi-même, Francis MONBOISSE à gauche de la photo.
Au fond du bureau, on reconnaît Claude Abraham et Joël le Theule.***

A la sortie de la rencontre, un journaliste de l'AFP m'offre la dépêche qui a été rédigée et diffusée juste après notre arrivée au Ministère :

AFP AM90
PARO290 3
PAPIER ANNONCE
CONTROLEURS AERIENS
LA PREMIERE RENCONTRE LE THEULE-SYNDICATS

PARIS, 5 DECEMBRE (AFP) - UNE PREMIERE RENCONTRE ENTRE LE MINISTRE DES TRANSPORTS ET LES REPRESENTANTS SYNDICAUX DES CONTROLEURS AERIENS DEPUIS LE DEBUT DU CONFLIT, IL Y A PRES D'UN MOIS ET DEMI, S'EST TENUE MERCREDI AU MINISTERE.

LES CONTROLEURS ONT SUSPENDU LEUR MOUVEMENT D'ENTRAVE AUX DECOLLAGES, AU MOINS JUSQU'A JEUDI SOIR ET LES RESULTATS DE CES ENTRETIENS AVEC LE MINISTRE, M. JOEL LE THEULE, SERONT SOUMIS JEUDI AUX ASSEMBLEES GENERALES, DANS LES CENTRES DE CONTROLE : A 15 H. A ATHIS-MONS ET EN FIN D'APRES MIDI A AIX-EN-PROVENCE ET BORDEAUX. MAIS, DE SON COTE, LE MINISTRE DES TRANSPORTS A D'ORES ET DEJA FIXE UN NOUVEAU RENDEZ-VOUS AUX CONTROLEURS POUR LUNDI MATIN.

LE DIRECTEUR DE LA NAVIGATION AERIENNE, M. ROGER MACHENAUD ET LE DIRECTEUR DE L'AVIATION CIVILE, M. CLAUDE ABRAHAM, PARTICIPENT AUX DISCUSSIONS QUI ONT DEBUTE A 18H.30 ET POURRAIENT SE PROLONGER TARD DANS LA SOIREE.

DU COTE SYNDICAL, LA DELEGATION COMPTE 16 PERSONNES REPRESENTANT L'ENSEMBLE DES ORGANISATIONS : SNCTA, CGT, CFTD, FO, CGC, CFTC ET SHIAC (SYNDICAT NATIONAL DES INGENIEURS DE L'AVIATION CIVILE).

SUIVRA DM
AFP 052009

AFP AN68
PARO292 3
CONTROLEURS AERIENS
PARIS- PREMIERE RENCONTRE DEUX

LES REPRESENTANTS DES CONTROLEURS ABORDENT CES DISCUSSIONS "DANS UN ESPRIT DE NEGOCIATION", A DECLARE JACQUES FOURNIER, SECRETAIRE NATIONAL DU SNCTA, A SON ARRIVEE AU MINISTERE. LES AIGUILLEURS RECLAMAIENT UNE TELLE RENCONTRE AU SOMMET DEPUIS 45 JOURS, A-T-IL SOULIGNE. "NOUS NE POSONS AUCUN PREALABLE", A INDIQUE POUR SA PART, ROGER SOLAS, REPRESENTANT CGT.

A 19H.30, AUCUN INDICE SUR LA NATURE DES DISCUSSIONS N'AVAIT FILTRE MAIS LE FAIT MEME QUE CETTE REUNION AU SOMMET SE TIENNE PERMET D'ESPERER UN DEBLOCAGE DU CONFLIT QUI DURE DEPUIS LE 25 OCTOBRE.

DM
AFP 052012

Mais quelques instants plus tard, j'aperçois un autre journaliste de l'AFP, planqué derrière une voiture, en train d'essayer de choper la discussion que nous avons **Gilles Rougy** et moi. En fait, nous sommes en train de décider que les deux délégations CGT et Sncta vont dîner ensemble !

Je m'approche du journaliste. Je lui indique ce que nous venons de décider et d'un ton sans réplique je lui conseille gentiment de ne pas s'aviser de nous suivre.... Il s'éloigne un peu penaud. Et avec la Cgt, nous allons dîner tranquillement dans un restaurant de Montparnasse.

Dès le 8 nous établissons une série d'amendements à ces Notes. Nous proposons le lendemain à la Cgt et à la Cfdt de déposer en commun ces amendements. Elles refusent...

Le 10, nous sommes à nouveau reçus par le Ministre.

Les Contrôleurs d'Athis-Mons ont décidé de venir manifester sous ses fenêtres. Du coup, je me méfie. J'envoie un émissaire qui me confirme que les forces de l'ordre sont déjà là.

D'un bistrot, j'appelle le Ministère . Je l'informe qu'il est hors de question que la Délégation Sncta traverse un cordon de police pour entrer au Ministère (ce que les autres Syndicats avaient fait.... !!!). Du coup, comme par enchantement, la flicaille disparaît dans les rues adjacentes.

Lorsque nous entrons dans le hall, une forêt de projecteurs s'allume instantanément. **Jean Peyzieux**¹², d'Antenne2, vient de crier « *le voilà* » et il m'interviewe devant tous les autres Syndicats estomaqués.

Lorsque les huissiers nous invitent à monter à l'étage, rejoindre le Ministre dans son bureau, l'un d'eux se précipite sur **Yvette Gervais** :

« *Mademoiselle, mademoiselle, la réunion n'est pas ouverte aux journalistes...* »

Yvette s'est retournée d'un seul bloc, elle était deux marches au-dessus de l'huissier, l'a toisé et lui a déclaré :

« *D'abord, on me dit Madame, ensuite, je suis Secrétaire Nationale du Sncta* »



Elle a tourné les talons et continué de monter l'escalier.

L'huissier a bredouillé une vague excuse... et s'en est retourné dans le hall.

Avant que la réunion ne débute, je ne sais plus qui, peut-être **Gilles Rougy**, a demandé : « *combien de télégrammes de sanction auront été envoyés pendant que nous serons ici* ».

Le Theule, patelin a répondu qu'il n'y en aurait pas mais **Abraham** s'est dressé et nous a dit : « *je vais quand même vérifier* ».....en allant dans le bureau du Directeur de Cabinet, juste à coté....

Cela faisait déjà un bon moment que les discussions tournaient en rond.

Et on commence à entendre de plus en plus nettement les slogans des manifestants dans la rue

¹² C'est lui, qui alors à France Inter, avait recueilli la première interview de mon existence, en 1974, celle où j'avais glissé un imparfait du subjonctif à l'insu de mon plein gré...

Le Theule, avec son humour bien à lui (!), nous dit alors avec son sourire-rictus qui ne le quitte jamais : « *On dirait que vos amis s'impatientent* ».

Du tac au tac, je lui demande une suspension de séance « *pour aller rendre compte aux manifestants* ».

Pris de court et médusé, il n'ose me la refuser !

Je traverse aussitôt le hall et la cour sans parler aux journalistes et je vais dans la rue faire mon compte-rendu. Les flics ne bougent pas.

A la reprise de la réunion, un violent incident m'oppose à **Le Theule**.

Est présent du côté syndical (!!!) le SNIAC, le Syndicat des Ingénieurs de l'Aviation Civile, qui ne participe évidemment pas au mouvement et s'occupe plutôt de nos sanctions. Cela nous gonfle depuis déjà un bon moment.

Le Sniac est représenté par un Commandant d'Aérodrome, celui de Perpignan, **Pierre Trautmann**.

Nous discutons âprement des horaires de travail sur les « Familles IV » et **Trautmann** s'en mêle.

S'en est trop et je lui dit sèchement qu'il serait mieux du côté de l'Administration et du Ministère que du côté des Syndicats.

Le Theule voit rouge. Moi aussi !

Quelques minutes plus tard, excédé, il finit par me lancer :

« *Puisque c'est comme ça, je vais ordonner une inspection générale sur les aérodromes.* »

Je lui rétorque aussi sec :

« *C'est parfait Monsieur le Ministre, c'est ce que nous réclamons depuis des mois* ».

Grand silence. Cette fois, **Le Theule** est complètement destabilisé. Il regarde à droite et à gauche ses « assistants ». Il reste muet !

Finalement, **Machenaud** vient à son secours :

« *On pourrait effectivement examiner la situation sur quelques aérodromes test...* »

Je lui coupe la parole :

« *Non, c'est sur les 84 aérodromes où alors, il n'y aura pas d'inspection !* ».

Nouveau silence !

Et finalement, **Le Theule** de dire : « *bon, puisque c'est ce que veut Monsieur Fournier, elle aura lieu sur tous les aérodromes* ».

Je vais avoir une autre passe d'armes avec lui.

Alors qu'il est parti dans une longue déclaration fumeuse sur la haute technologie de Thomson-Csf, je lui coupe à nouveau la parole :

« *J'ai pu le constater au cours de mes nombreux voyages à l'étranger, nos collègues, jusqu'en Australie, ont effectivement des radars Thomson dernier cri. Comment se fait-il alors qu'il ne soit pas encore prévu de nous les installer dans les CCR français ?* ».

Une nouvelle fois, **Le Theule** ne sait pas quoi me répondre, d'autant que **Machenaud** ajoute cette fois : « *Monsieur Fournier a raison* ».

Juste à la fin de la réunion, je vais choper **Gilles Rougy** dans le couloir pour l'engueuler !

Au cours des débats, l'un des membres de la Délégation CGT s'est permis de déclarer que le futur Centre de Contrôle de **Reims** allait être « **un véritable camp de concentration** »

Cette fois c'est un grand silence pesant et glacial qui s'était installé... **Joël Le Theule** était entouré notamment de M. **David**, son Directeur de Cabinet, d'**Abraham**, le DG, de **Goetzinger**, l'un des Conseillers de son cabinet....ainsi que de **Saadia** !!!!

C'est **Abraham** qui rompt le silence avec cette phrase : « *je vous remercie, la moitié de ma famille est restée dans les camps que vous citez !* ».

Alors j'ai sommé **Rougy** de ne plus ramener ce gus au Ministère. Ce qu'il fera !

A la sortie, direction le CCR Nord, que les manifestants ont déjà rejoint, pour une Assemblée Générale. Sur l'autoroute, c'est la course avec la voiture des Renseignements Généraux. Ils voudraient bien arriver avant nous mais c'est raté et ils n'arrivent pas à rentrer dans la salle de réunion. Nous les avons à l'œil !



Devant l'entrée du CCR Nord.

L'AG parisienne terminée, nous sautons dans un avion pour Bordeaux où les **11** et **12 décembre** se tient un Comité National du Sncta.

Le **13 décembre**, le Sénateur Socialiste **André Méric**, Vice-Président du Sénat et grand ami du Sncta, tient une conférence de presse avec sujet unique : **la dénonciation virulente du rejet la veille par la majorité de la proposition de commission de contrôle parlementaire.**

Le Sncta reçoit un courrier de **Joël Le Theule** l'invitant à une nouvelle rencontre le 3 janvier.

Le **18 décembre**, le Député RPR **Pierre Pasquini** dépose une proposition de loi tendant à la révocation pure, simple et immédiate de tout Contrôleur « **participant à un mouvement revendicatif** »..... Le jour même, il se sent quand même obligé de recevoir en urgence une délégation de Contrôleurs de Corse,

dont des militants Sncta.... Sa proposition ira directement dans les cartons. Elle n'en ressortira jamais !

Je vais terminer cette année, le 29 décembre, par une longue interview sollicitée par le journal « Le Monde ». Celle-ci sera intégralement publiée le 3 janvier.

Je viens de vivre les deux mois les plus longs de ma vie syndicale.

Bien que menée collégalement de façon parfaite entre tous les Secrétaires Nationaux et avec tous nos militants à travers la France, de fait, notamment par mes fonctions de « Porte-parole », je me suis retrouvé pour le Ministre, la presse, les Parlementaires, l'opinion publique, les Contrôleurs même, le « **leader** » incontesté du mouvement. Je suis d'ailleurs le seul, à la demande du Bureau National, à avoir participé à trois des quatre réunions officielles et officielles avec le Directeur puis avec le Ministre.

Très lourde responsabilité !

Empêcher l'intervention de la police, supporter les vagues de sanctions (152 exclusions à travers la France), préparer et assumer les réunions citées ci-dessus, gérer les relations avec les journalistes, les Parlementaires, organiser et participer aux Assemblées Générales, composer avec les autres Syndicats, etc... tout en continuant à travailler, y compris les nuits, au CCR/SE, ce n'était pas tout à fait simple.....

Je me souviens avoir longuement têter ma pipe devant ma cheminée des soirées entières, pour réfléchir calmement à tout ça.

Il fallait aussi déjouer la surveillance des Renseignements Généraux.

La majorité des Secrétaires Nationaux de trouvant à Bordeaux et à Aix, nous avons ainsi organisé une réunion téléphonique dans des lieux secrets de part et d'autre.

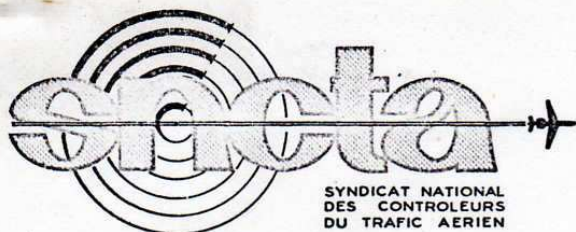
Les Aixois, nous nous étions discrètement réunis chez mon.... propriétaire (!!!) qui avait mis son téléphone à notre disposition pour que nous puissions éviter les écoutes.

Mais finalement, la parfaite cohésion au sein du Bureau National et surtout la confiance absolue des Contrôleurs m'auront beaucoup aidé.

Oui, trente ans plus tard, je ne peux encore penser sans émotion à cette grande confiance qui m'a été accordée pendant ces deux mois de conflit très dur.

Fort des critiques reçues à propos du manque d'information pendant le conflit de l'été 78, cette fois, nous avons mis le paquet ! A partir du 25 octobre jusqu'à la fin de l'année, nous avons diffusé 16 « Flah-Info », représentant au total 91 pages. Je crois que nous ne pouvions faire mieux. Mais quel boulot....en plus du reste !

Tous les moyens possibles étaient utilisés pour faire avancer nos revendications.



3
FLASH
INFO

15 MAI 1979

DÉMARCHE S.N.C.T.A. AU MOMENT DE LA GREVE DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Réf. : 08-05

Objet : Grille indiciaire
Fonction Publique
&
"Aiguilleurs du ciel"

Le 14 Mai 1979

Monsieur Claude LASRY
Conseiller d'Etat
Président de Groupe de
Travail Fonction Publique
Palais Royal
75100 PARIS R.P.

Monsieur le Conseiller,

Vous venez d'être nommé Président du groupe de travail chargé d'étudier les problèmes que pose l'actuelle grille indiciaire de la Fonction Publique et vous n'ignorez sans doute pas les remous que ce problème provoque chez les fonctionnaires, puisque votre nomination est intervenue conformément à l'article 8 de l'accord salarial conclu en 1978 entre le Gouvernement et les Fédérations Syndicales de fonctionnaires.

Notre Organisation n'appartient à aucune d'entre elles, mais les problèmes en question nous préoccupent depuis fort longtemps.

En effet, et vos fonctions à la Section du contentieux du Conseil d'Etat vous ont peut-être amené à le constater, le conflit social chez les "Aiguilleurs du ciel" n'est pas nouveau et l'une de nos revendications - l'intégration des primes ("Technicité", "Exploitation", "Automatisation", "Surcharge") dans nos traitements est systématiquement rejetée compte-tenu de l'équilibre hiérarchique institué par la sacro-sainte grille indiciaire. Plus prosaïquement notre revendication - qui concerne un salaire complémentaire, parfaitement connu car établi par Décret, représentant jusqu'à 45% de notre traitement de base, qui n'est jamais réévalué comme celui-ci, mais au coup par coup et qui surtout n'est jamais pris en compte pour le calcul des pensions - est repoussée par crainte des "cascades" dans l'ensemble de la Fonction Publique, trop de fonctionnaires percevant des primes !

Nous nous devons de vous préciser que notre Organisation après referendum auprès de ses adhérents, a refusé de parapher le "Protocole d'accord" instituant nos trop nombreuses primes en Juillet 1970, date des dernières négociations dans notre secteur. Ce système de rémunérations nous a donc été imposé.

Mais il y a plus.

Notre Corps, celui des Officiers Contrôleurs de la Circulation Aérienne a été créé par la Loi N° 64-650 du 2 Juillet 1964.

Son article 3 stipule:

"Les personnels visés à l'article 1er ci-dessus (Officiers Contrôleurs de la Circulation Aérienne) sont classés "hors catégorie" pour la fixation de leurs indices de traitement."

Or, les Pouvoirs Publics ont toujours tenu à nous rattacher à la Catégorie B, tout en nous refusant l'application de mesures particulières prévues pour les Corps à statut spécial dans l'accord Gouvernement / Fédérations de fonctionnaires sur la réforme de la Catégorie B en 1972.

Cependant, si l'on se réfère à l'article 3 cité ci-dessus, on s'aperçoit que le Législateur a fort bien prévu l'impossibilité de la "cascade" redoutée qui nous est systématiquement opposée. A notre sens, compte-tenu de cet article de Loi, aucun autre Corps de la Fonction Publique, fut-il de la Catégorie A, ne peut se prévaloir de mesures qui nous seraient appliquées, soit pour les revendiquer, soit pour les contester.

Jusqu'à présent, les Pouvoirs Publics, et notamment le Conseil des Ministres que nous avons saisi en 1972, ont toujours refusé d'appliquer cet article 3 de la Loi N° 64-650 du 2 Juillet 1964.

Nous ne sous-estimons pas l'importance qui se trouve attachée à notre dossier. Nous tenions cependant à vous le présenter au moment où toute la question de la grille indiciaire, c'est à dire le classement hiérarchique des grades et emplois dans la Fonction Publique, revient en discussion.

Aussi, votre Présidence effective et vos rencontres avec les Fédérations de fonctionnaires engagées, nous nous tenons à votre disposition pour examiner en détails avec vous les implications du dossier que nous venons de vous présenter succinctement, car nous n'imaginons pas que cette affaire ne vous préoccupe pas également.

Dans cette attente, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller, à l'expression de notre haute considération.

Jean-Bernard TRAVERT
Secrétaire National
pour
l'Administration

Jacques FOURNIER
Secrétaire National
aux
Relations Extérieures.

Copies: Monsieur le Ministre des Transports
Monsieur le Secrétaire d'Etat à la Fonction Publique



*Son auteur n'est pas Contrôleur, il a pour pseudonyme « **BYL** ». J'aurais l'occasion d'en reparler.*

A **Aix**, l'un de nos panneaux se trouvait juste en face le bureau d'un nouveau colonel du DMC.

Il a tiqué en voyant cette affiche.

Aussi, à bâtons rompus, il nous a dit qu'il ne savait pas que les Contrôleurs étaient misogynes à ce point....

Quant nous lui avons expliqué qu'il s'agissait de la « **mixité civil-militaire** », Il a vu rouge, c'est le cas de le dire.

Il s'est précipité chez le Chef de Centre pour se plaindre.

Il considérait que c'était une provocation de notre part d'avoir placardé « ça » devant sa porte ». Déjà que la porte d'à côté, c'était celle du local Sncta....

Il a donc « exigé » que l'Administration nous oblige à retirer cette affiche.

Guyard, pour une fois, s'est montré très prudent et lui a expliqué qu'il n'avait aucun pouvoir sur nos panneaux syndicaux.

Srogneugneu... Le Pauvre Colonel a dû subir notre production artistique pendant de longs mois.....

En cette année 1979, nous avons aussi d'autres sujets de courroux !

**Alain Cagnat se plaint au Directeur de l'attitude des Compagnies.
On aura l'occasion d'en reparler en 1980 !**



Section SNCTA du CCR Sud-Est

Aix-en-Provence, le 27 juillet 1979

Réf. :

Objet :

à

Monsieur le Directeur de la Navigation Aérienne
3 avenue de Friedland
75008-Paris

P.J. une photocopie

Monsieur le Directeur,

Suite à la Commission qui s'est réunie hier, jeudi 26 juillet, sous votre présidence, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance les incidents suivants, pris parmi tant d'autres, et qui apportent la preuve d'une politique délibérée de la part de certains exploitants, visant à discréditer les Contrôleurs aériens auprès des usagers, tout en cachant leur propre carence et celle du système de contrôle:

- samedi 30 juin: il est annoncé dans l'aérogare de Calvi, par l'hôtesse de la compagnie, que le vol IT956-Calvi-Marseille subit un retard du fait de la grève des aiguilleurs du ciel;

-vendredi 13 juillet: l'Approche de Clermont-Ferrand signale au CCR/SE qu'il a été annoncé dans la salle d'attente de l'aérogare que l'arrivée du vol IT625JY en provenance de Paris-Orly, a du retard à cause du mouvement de grève des aiguilleurs du ciel (cf. procès-verbal, salle de contrôle CCR, page 162);

-samedi 21 juillet: à la demande d'Air France, la Chambre de Commerce d'Ajaccio fait annoncer dans le hall que les retards sont imputables à la grève des contrôleurs aériens. Sur intervention de ceux-ci, elle accepte de faire un démenti. Le chef d'excuse d'Air France s'excuse du malentendu, en souhaitant qu'il n'y ait pas de contentieux AF-CCR (cf. P.V., page 182).

Nous vous demandons donc d'intervenir avec la plus vive énergie, et le plus tôt possible, auprès de ces compagnies pour que cessent ces agissements, qui ne peuvent qu'atteindre moralement les OCCA, dans leur tâche, déjà rendue très difficile par le manque d'effectifs et l'insuffisance des matériels.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de notre considération distinguée.

Le Secrétaire de Section SNCTA/CCR SE
Alain CAGNAT

De son côté, Jean-Jacques Guibert met en garde les...Commandants d'Aérodrome !!!!



CONSEIL REGIONAL SUD EST
21 avenue Jules ISAAC
13100 AIX EN PROVENCE

Le Bureau Régional

à

Messieurs les Commandants
d'aérodrome

Monsieur,

Notre Organisation syndicale vient, par la présente, vous faire connaître sa position en ce qui concerne les dispositions de la note de service 5321/DRACSE-DC en date du 27 août 1979.

En octobre 1975 un incident avait contraint l'administration à imposer la présence d'UN MINIMUM DE DEUX contrôleurs dans les Tours de Contrôle sur les aérodromes dits de famille 2 et 3. Par note de service l'administration régionale insistait sur la nécessité de la stricte application de ce principe.

La note de service précitée, en date du 27/8/79, sous-entend que la situation est aujourd'hui "différente". Pour le SNCTA et pour les Contrôleurs, techniciens en la matière, les critères de sécurité des personnes et des biens dans le domaine du contrôle aérien n'ont en rien varié dans le sens d'une amélioration, bien au contraire. Ainsi un incident récent (début 1979), dans une autre région aéronautique, a mis très sérieusement en danger les aéronefs en vol alors que le contrôleur, SEUL, avait été pris d'un grave malaise nécessitant des secours immédiats. Le SNCTA ne peut donc admettre les termes de la note de service 5321/DRACSE-DC du 27/8/79 qui abrogeant un principe élémentaire de sauvegarde et de sécurité.

De plus, étant donné que le principe énoncé ci-dessus établi en 1975 a été modifié en 1979 alors que depuis 1976 tout ce qui concerne les problèmes de SECURITE doivent obligatoirement être soumis à avis du CTP compétent, étant donné que cette procédure n'a pas été suivie pour la question qui nous intéresse, la note de service 5321/DRACSE-DC constitue un abus de pouvoir caractérisé.

Compte-tenu de ce qui précède notre Organisation, en tant que défenderesse des intérêts moraux et matériels de ses membres, dans son rôle d'assistance au titre individuel comme au titre collectif devant l'opinion, les tribunaux, les pouvoirs publics, se doit de mettre en garde les responsables de l'administration, chefs de service, des poursuites civiles et pénales dont ils seraient l'objet dans le cas d'accident ou d'incident grave survenu alors que, sur leur ordre, les services du Contrôle n'étaient assurés que par un seul agent.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

AIX en PROVENCE le 18 octobre 1979.
pour le Bureau Régional:

GUIBERT j.j.

Nous n'avions vraiment peur de rien !