

1 9 9 1

Tous les compères du « **Groupe Europe** » se retrouvent à Aix en Provence le [15 janvier](#).

Les contacts avec les autres Pays vont assez bon train. On parle maintenant de la Suède (via mon vieil ami **Gunnar Atterholm**) et également de plus en plus de ceux de l'Est.

Daniel Vincent, le Directeur Général des Transports de la Commission Européenne à Bruxelles a accepté notre demande d'audience. Elle est fixée au [31 janvier](#).

Des courriers sont préparés pour le Directeur Général d'Eurocontrol, le Président de l'AEA (l'Association des Compagnies aériennes européennes) et pour le nouveau Vice-Président de l'Ifatca pour l'Europe, le Danois **Preben Falkman Lauridsen**.

Le [19 janvier](#), libération d'un Contrôleur Tunisien. Il vient de purger sa peine de six mois.

Le lendemain, cinq autres Contrôleurs sont libérés pour les mêmes raisons.

Le [29 janvier](#), je représente le Sncta au « **Groupe des Dix** ». La réunion se tient à Orly, au siège du Snmac (Syndicat National des Mécaniciens de l'Aviation Civile).

Après celle-ci, mon ami **Gilles Belliard**, le Secrétaire Général du Snmac, m'emmène visiter un B 747 en grande révision. C'est plutôt impressionnant de circuler dans un avion complètement désossé. Il ne reste pratiquement que la carlingue.

Le [12 février](#), le dernier Contrôleur Tunisien incarcéré, celui qui avait écopé d'un an ferme, est libéré à son tour, bénéficiant d'une grâce présidentielle.

Mais aucun de ces libérés n'était réembauché par leur Administration.

Aussitôt, **Taha El Fatmi**, le Président des Contrôleurs Tunisiens, demandait aux organisations qui étaient déjà intervenues de solliciter à nouveau le Président **Ben Ali**, le Ministre des Transports et le patron des Contrôleurs pour la réintégration de ces sept-là.

Dès le lendemain, les Syndicats de la "**Coordination**" expédiaient une série de fax aux autorités en question.

Le [19 février](#), c'est à Montpellier cette fois que se réunit le « **Groupe Europe** » à l'invitation de **Michel Jouselin**.



Michel Jouselin

Les choses commencent à bouger.

Nous venons de recevoir une invitation des Contrôleurs Yougoslaves à un "Séminaire" des Pays de l'Est qu'ils organisent à Pula au mois d'avril.

Nous adoptons un projet de lettre pour les Roumains, les Tchécoslovaques et les Polonais.

D'autre part, il devient évident et même incontournable, suite à la rencontre avec **Daniel Vincent**, que les Syndicats signataires de "**l'Accord de Coordination**" doivent maintenant se structurer plus formellement si ils veulent être reconnus par les Institutions.

Le Groupe commence donc à réfléchir à un nom, un secrétariat permanent, une adresse postale...

La rencontre à Bruxelles avec un Député Européen, M. **Sapena**, nous conforte dans cette analyse.

BARCELONE, Espagne.

Nous allons donc faire des propositions à nos amis, les **4 et 5 mars** à Barcelone. Sont présents l'**Usca** d'Espagne (*Usca et Seca viennent de fusionner*), la **Licta** Italienne, le **Sincta** Portugais et le **Sncta** (**Titi** et moi).

Nous avons le grand plaisir d'accueillir, à titre d'Observateurs, **Skycontrol** de Suisse et le **VDF** d'Allemagne.

Et c'est ainsi que la Coordination décide de s'appeler :

ATCEUC, Air Traffic Controllers European Union's Coordination.

Le **Sincta**, qui vient de signer, à son tour, au tout début de la réunion, "**l'Accord de Coordination**", se propose pour prendre en charge le Secrétariat. Ce qui est aussitôt accepté.



Puis nos Observateurs vont longuement nous demander des précisions sur les buts et objectifs de la "**Coordination**".

Enfin , ce qui deviendra un rituel en début de chacune de toutes nos réunions à venir, chaque Syndicat présent explique la situation dans son Pays.



*De G à D, Ralf (VDF), Manuela, Julio (Usca), Michel (Skycontrol) ,
Mario (Licta) Chico, Juan (Usca)*



Mario, Chico, Juan, Julio.



*De face, Ralf Riedle, de profil, Michel Gemelin
de dos Mario Tambelli*

Au retour, en voiture, **Titi** et moi en avons un peu marre des autoroutes et de leurs restos.

Nous décidons d'en sortir pour aller déjeuner au bord de l'eau à Rosas.

Et comme nous avons du temps, nous empruntons ensuite la petite route du bord de mer pour rejoindre la France.

Dans les derniers virages avant la frontière, je remarque une voiture de la Garde Civile, planquée derrière un rocher. Je dis à **Titi**, en rigolant: « ça y est, tu vas voir, on va encore y avoir droit ».

Et au poste frontière nous sommes "accueillis" par deux Gardes Civils plantés au milieu de la chaussée, les mitraillettes pointées dans notre direction !!! Ils sont plutôt énervés. Ils nous font descendre de voiture et nous demandent d'ouvrir nos valises. Nous avons les mitraillettes carrément dans les reins ! Alors je me fâche. Mais c'est très calmement que je demande à celui qui s'occupe de moi de bien vouloir reculer. Il se met à hurler. Je lui répète que je n'ouvrirai pas mon bagage tant que j'aurai sa mitraillette dans le dos. Il finit par comprendre et peut ensuite constater que je n'ai que des documents dans ma valise. Ils nous laisseront repartir, beaucoup plus aimables, sans même vérifier nos identités.... Au poste français, les deux CRS de faction, hilares, nous laisseront passer en nous disant : « *nos collègues espagnols ont déjà fait le boulot. On ne va pas recommencer, n'est-ce pas. Bonne route messieurs* ».



Dès le retour, nous organisons une conférence téléphonique avec les autres Membres du « **Groupe Europe** ».

Le **15 mars**, je suis à nouveau au « **Groupe des Dix** » à Paris pour une réunion consacrée aux retraites.

Le **21 mars**, troisième réunion du « **Groupe des Dix-Provence** ». Nous la tenons cette fois au CCR/SE à l'invitation bien sûr du Sncta. Sud-Ptt, Fgsoa, Snapcc, Snui, Fat, Snabdf, Suprce (Caisses d'Epargne), Snaccrf (Concurrence, Consommation, Répression des Fraudes). Certains sont venus de Toulon ou de Nice. Ils sont treize Délégués plus **Charles Tuduri** et **Simon Bernard** (dit **Sim**) qui m'accompagnent. Les autres Syndicats absents sont tous excusés. Nous avons fait d'énormes progrès de communication interne puisque maintenant notre « annuaire » est à jour et complet.

La réunion se termine par une visite organisée des deux Salles de Contrôle du Centre d'Aix, visite qui enchante nos invités ⁽¹⁾.

Le Comité National se réunit à Toulouse les **2 et 3 avril**. Il s'agit d'examiner en détails les négociations pour le Protocole à venir. Je suis très réservé sur les propositions faites par les Pouvoirs Publics.

Je profite de cette réunion pour remettre le **Patco** sur la table !

¹ A noter que j'ai animé cette nouvelle réunion alors que j'avais été de service la nuit du 20 au 21.....

Alors que le Snecta a envoyé 10 000 f. en 1987 puis en 1988 et encore 20 000 f. en 1989, je m'étonne qu'aucun versement n'ait été effectué par le Bureau National en 1990.

Vu mon insistance, le Bureau demande l'avis du Comité pour un nouveau versement. Le Comité vote comme je le souhaitais. Un nouveau chèque sera envoyé aux Américains !

Les 11 et 12 avril devait se tenir le "Séminaire" des Pays de l'Est à Pula en Croatie. Le 10, Titi et moi devions prendre la route.

Mais le 9 au soir, via le CCR, nous avons reçu un télégramme annonçant l'annulation de la rencontre sans autre explication.

Nous n'avons eu que le temps de "rattraper" **Patrick Petitfils** qui, à titre *privé*, faisait partie de notre délégation. Il avait déjà quitté Maastricht mais il faisait escale pour la nuit à Genève chez **Philippe Rahm**.

Ouf ! Car le lendemain éclatait la seconde guerre de Yougoslavie entre la Serbie et la...Croatie.

Nos collègues étaient donc bien informés...et nous ont prévenu à temps !

Nouvelle conférence téléphonique du « **Groupe Europe** » le 17 mai.

Avec un invité très particulier, **Patrick Petitfils**.

Il nous confirme la création officielle toute récente de l'**USEM**, l'**Union Syndicale Eurocontrol Maastricht** qui regroupe une majorité des Contrôleurs et d'Assistants-Contrôleurs de ce Centre.

Le tout nouveau Syndicat envisage même déjà de rejoindre l'**Atceuc** .



Portugal et LISBONNE

Le **lundi 20 mai**, Titi et moi prenons l'avion pour Lisbonne.

La réunion **Atceuc** ne se tient que le jeudi et le vendredi suivant, mais en raison de réductions tarifaires nous avons du partir plus tôt.

Je ne me plains pas de faire deux jours de tourisme dans ce pays que je ne connais pas du tout. Surtout sous la conduite de Titi qui est déjà venu plusieurs fois.

C'est d'autant plus drôle que nous retrouvons là-bas **Marie Le Goff** et **Arlette Conan** qui, elles, sont en balade privée. Quarante-huit heures de rigolade intense tous les quatre !



Arlette, troisième à gauche, Marie, à côté de Titi, et leurs amis Portugais dans un restaurant avec chanteuse de fado dans le vieux Lisbonne.

Pour la réunion, qui se tient au siège du **Sincta**, une villa qu'ils louent près de l'aéroport, la **Licta** et l'**Usca** sont évidemment là. Les Grecs, les Allemands et les Danois sont excusés.

En revanche les **Suisses**, **Eurocontrol**, l'**Irlande** et les **Pays-Bas** sont là comme Observateurs.



Le **Sincta** propose un emblème officiel pour l'**Atceuc**. La maquette a été réalisée par notre ami **Nono Calzaroni**. Les autres Membres approuvent. Cela sera donc notre logo sur tous nos documents officiels.



**AIR TRAFFIC CONTROLLERS
EUROPEAN UNIONS COORDINATION**

L'**Usem** propose que soit invité un Représentant de l'**Ifatca Europe** à chaque réunion **Atceuc**.

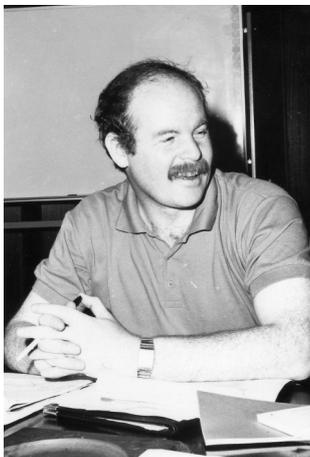
Le **Sincta** présente un document de travail sur le recrutement et la formation des Contrôleurs.

L'**Usca** a mis au point un volumineux questionnaire sur les conditions de travail des Contrôleurs à l'adresse de chacun des Syndicats.

La **Licta**, avec les Allemands de **Vdf**, s'est préoccupée des problèmes relatifs à la "mixité" civil-militaire.



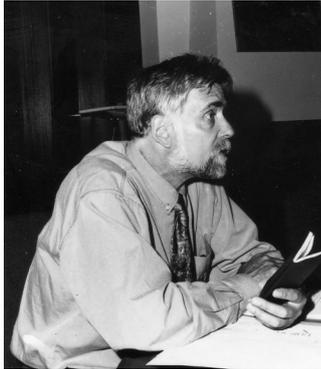
A g. Titi et Mario, à d. Brian Joyce (Irlande) et Wil Kooper (Maasticht)



Brian Joyce (Impact)



*Michel Jemelin (Suisse), Mario,
Fernando Degroote (Usca))*

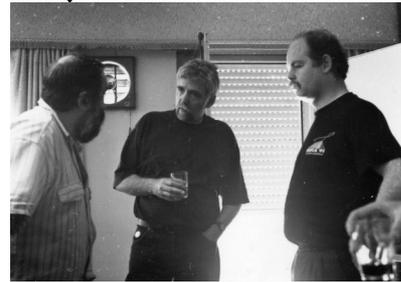


Wil Kooper (Usem)



Will et Brian

↓ *Les mêmes avec Titi*



*Bert Ruitenberg (Pays-bas),
Michel Jemelin (Usca)*



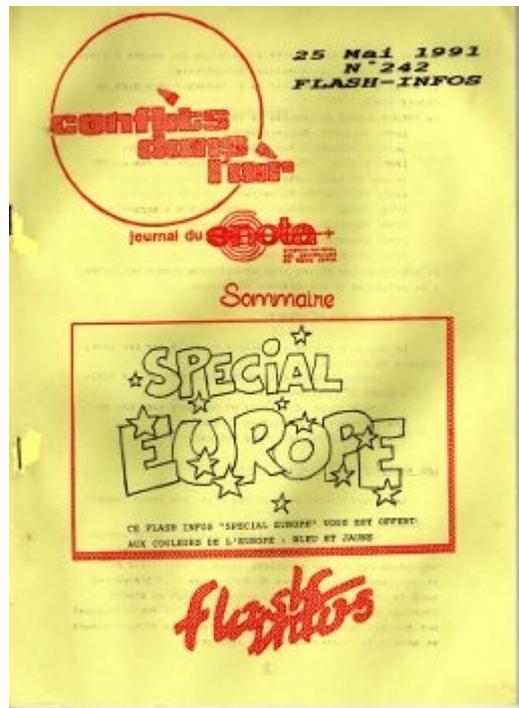
Fernand Degroote et Julio Tejeira





Le Centre de Contrôle de Lisbonne

Le **25 mai**, paraît le "Flash Infos" Sncta N° 242. Il est entièrement consacré à l'Europe. Vingt pages d'informations et de documents, réalisées par le « **Groupe Europe** ».



Le **28 mai**, j'ai l'honneur de représenter le « **Groupe des Dix –Provence** » à l'Assemblée Régionale du **Snui**, à Eguilles, près d'Aix en Provence.

A la **mi-juin** paraît le N° 65 de « **Control** ». Y figure en bonne place un long article de ma main, "**Profession : Contrôleur. Signe particulier : l'action**". C'est, je crois, le meilleur article de tous ceux que j'ai rédigé. Du moins, c'est celui que je préfère encore aujourd'hui.

Cet article est intégralement reproduit à la fin du présent chapitre.

Le **24 juin**, je suis.....gréviste. En effet, les négociations sur le Protocole 1991 étant très décevantes, le Sncta et l'Usac-Cgt avaient déposé un préavis. C'est la première grève nationale depuis 1987.

Après cet avertissement, les négociations ont repris sur de nouvelles bases. Le nouveau Protocole est signé le **10 juillet**.

Dans un tout autre domaine, une grande personnalité de la DGAC prend sa retraite. Il s'agit de notre **Médecin-Chef, le Docteur Coby**.

Nous avons toujours entretenu avec lui d'excellents rapports, ponctués parfois de quelques coup de gueule...réciproques... Mais au moins, lui et son compère le **Docteur Nolland**, Médecin-Chef de la Région Nord, respectaient les Contrôleurs et écoutaient réellement les avis de leurs Représentants.



*Le Docteur Coby à gauche, le Docteur Nolland à droite.
Et en plus, ils fumaient comme des sapeurs !
Regardez le cendrier du Docteur Nolland.....*

Toujours en ce début d'été, le Sncta remporte une nouvelle fois les élections professionnelles. Ce sont les toutes premières dans le nouveau Corps des Icna. Le Sncta obtient **51,59%**. Il a recueilli un nombre record de voix : **972**. Ces résultats inspirent à nouveau **Jean-Gab Napoli** :



Conférence téléphonique du « **Groupe Europe** » le 6 août.

Le Secrétariat **Atceuc** vient de recevoir une réponse au courrier de **Titi** de la CEAC, (Commission Européenne de l'Aviation Civile).

La Direction Générale des Transports de la Commission de Bruxelles (**Daniel Vincent**) nous donne deux Correspondants officiels pour nos prochains contacts. **Karel Van Miert** lui-même, le Commissaire Européen aux Transports, a répondu à une intervention en notre faveur d'un Député Européen Français.

Puis on apprend que la très célèbre et très ancienne émission télévisée, "**Les Dossiers de l'Ecran**", disparaît des programmes d'Antenne 2. Nous adressons aussitôt un message de sympathie à Armand Jamot qui ne va mettre que quelques jours à nous répondre.



Monsieur Armand Jammot,

Au moment où s'arrête votre très célèbre émission "*Les Dossiers de l'Ecran*", le Sncta ne peut oublier que vous l'aviez invité par deux fois, en mars 1974 et en septembre 1980. Le retentissement de votre émission a également permis au Sncta, à d'autres reprises, de faire connaître ses positions, comme en avril 1978 , à l'occasion d'un débat sur la piraterie aérienne.

L'intérêt que vous avez bien voulu porter à notre profession et ses problèmes, ainsi qu'à notre Organisation, nous a manifestement permis de nous faire mieux percevoir par l'opinion publique.

Il nous plaît donc aujourd'hui de vous apporter ce témoignage et notamment compte-tenu des conditions particulières dans lesquelles ont disparu "*Les Dossiers de l'Écran*".

20 Août 1991



SNCTA
BUREAU NATIONAL
B.P. 15
13601 AIX EN PROVENCE CÉDEX

N/RÉF. AJ/CA

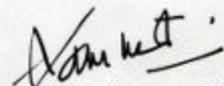
PARIS, LE 9 SEPTEMBRE 1991

CHER MONSIEUR,

JE SUIS TOUT PARTICULIÈREMENT SENSIBLE À L'HOMMAGE QUE VOUS AVEZ BIEN VOULU ADRESSER AUX DOSSIERS DE L'ECRAN, À MON ÉQUIPE ET MOI-MÊME.

NOUS AVONS, EN EFFET, SOULEVÉ BEAUCOUP DE QUESTIONS, APPORTÉ PRESQUE AUTANT DE RÉPONSES DANS LES DOMAINES LES PLUS VARIÉS, DONNÉ LA PAROLE À TOUTES LES PERSONNALITÉS, PARLÉ AVEC SÉRIEUR DES PROBLÈMES QUE NOUS SOUHAITIONS ABORDER.

MERCI DE VOTRE LETTRE ET VEUILLEZ CROIRE, CHER MONSIEUR, À L'EXPRESSION DE MES SENTIMENTS LES MEILLEURS.


ARMAND JAMMOT

22 AVENUE MONTAIGNE
75381 PARIS CÉDEX 09
TÉLÉPHONE : 01 46 21 31 34
TÉLÉCOPIE : 01 46 21 46 48
TÉLEX : 442 313 3
RC 83802128524920187



Le 31 août, les Contrôleurs Suédois nous font savoir qu'ils vont rejoindre l'**Atceuc**, à titre d'Observateurs.

2 octobre, Réunion du « **Groupe des Dix Provence** », organisée à Ollioules, dans le Var, par la FAT.

Sont présents, outre la Fat, le Spaset (Trésor Public), le Snui, le Snapcc, le Snabdf, la Fadn (Défense Nationale) et le Spelc.

Une nouvelle fois, **Sim** m'a accompagné.

Est mis au point un communiqué de soutien à la Fadn qui craint des licenciements à l' Arsenal de Toulon. Elle organise d'ailleurs, le lendemain, avec les autres organisations syndicales, une manifestation devant la Préfecture. La Fat fait état d'une grève possible des personnels des autoroutes de la région. Je suis mandaté pour un communiqué si cette grève est effective.

Session de Formation Syndicale.

Les 15,16 et 17 octobre, **Hervé Briand** et moi animons notre cinquième Session de Formation Syndicale. Elle a lieu cette fois au CCR de Brest.

Seize participant sont venus d'Aix en Provence, de Fort de France, de Lyon, Marignane, Roissy, Nantes et de Brest bien sûr, tant du Centre de Contrôle que de la Tour de Guipavas.

A noter que nous étions tous logés chez des adhérents du Syndicat.



Hervé, moi , Michel Jouselin ↑

André Combot, Jean-Michel Hoarau, Yves Martzloff ↓

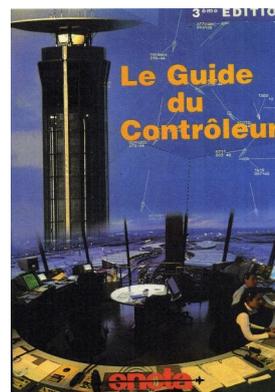
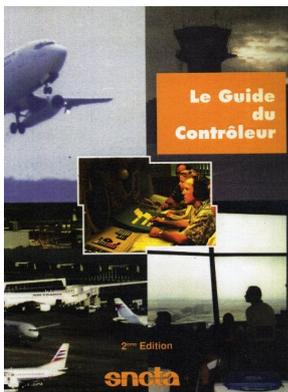
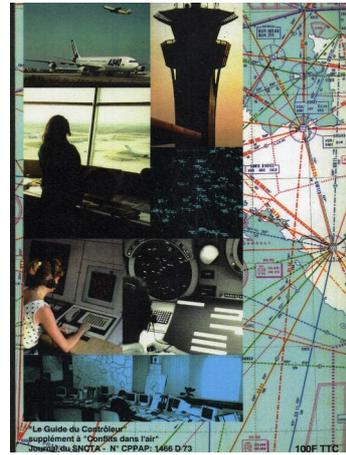
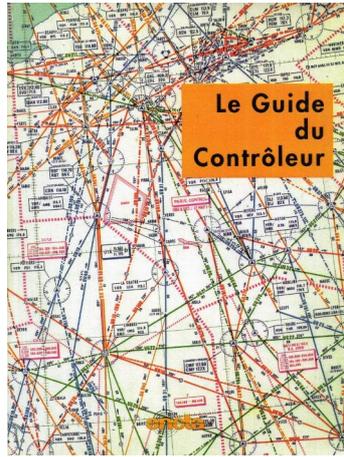




Joseph Leto, Louisa Ammouche, Jacques-Yves Renou, Chantal Leroy, Jacques Tomas, André Combot, Jean-Michel Hoarau.



Le Bureau National du Snecta se réunit à Bordeaux les 23 et 24 octobre.
Il décide, notamment, de la réalisation du **"Guide du Contrôleur"**.
A cette occasion, je suis pressenti pour faire partie de l'équipe des Rédacteurs-Correcteurs. Je vais donc participer aux trois Éditions successives de ce Guide, pour le Chapitre Europe et en collaboration avec **Alain Cagnat** pour les Retraites et avec **Bertrand Dampfhofer** pour celui consacré au Juridique.



Les 12 et 13 novembre, le « **Groupe Europe** » est en réunion à Toulouse. Les contacts avec les Institutions, les Parlementaires ainsi qu'avec les Membres et Observateurs de l' **Atceuc** s'intensifient à grande vitesse. Nous avons du pain sur la planche ! Nous préparons également la toute prochaine réunion de Dublin. Et à notre grande surprise, et sans crier gare, **Titi** démissionne le 19 novembre du « **Groupe Europe** »..... !



Encore plus nombreux à DUBLIN.

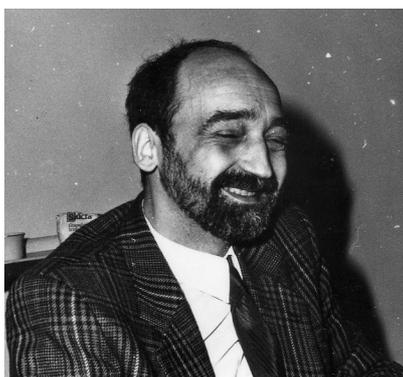
Les 30 novembre et 1^{er} décembre, me voilà donc à Dublin avec **Lionel Ferré**, Secrétaire National.

Skycontrol (Suisse) et **Impact** (Irlande) signent "l'Accord de Coordination".



impact
ATC BRANCH

Un nouvel Observateur se joint à nous, le **SSKL**, le Syndicat des Contrôleurs Yougoslaves.



Dejan Jelic (SSKL)

Les Contrôleurs Norvégiens nous font savoir que, contrairement à leur intention ils n'ont pu venir à cette réunion car ils viennent de se mettre...en grève !

Impact, depuis sa venue comme Observateur à Lisbonne a beaucoup réfléchi à l'organisation et au fonctionnement de l'**Atceuc**.

Il nous propose une **Annexe** à l'**Accord** ("*Attachment*"), un **Règlement intérieur** ("*Standing Orders*") ainsi qu'une présidence tournante ("*Chairmanship* "). Après débat et amendements, ces propositions sont adoptées.

Ensuite, un nous préoccupons de la prolifération soudaine de projets "Agence de contrôle" à travers les Pays d'Europe.

L'Italie et le Portugal étant déjà en "Agence", difficile d'objecter !

En revanche, l'**Atceuc** décide de s'opposer à la présence de représentants des compagnies aériennes dans les conseils d'administration de ces "Agences" et de réclamer celle de représentants des Contrôleurs et/ou personnels.

Il est également décidé d'e faire parvenir tous documents utiles sur la "**Coordination**" à l'**ITF**, la puissante *International Transport Workers Federation*.

Enfin, compte tenu de l'existence de "Plan d'Harmonisation" gouvernementaux entre la Suisse et la France ainsi qu'entre la France, l'Espagne et le Portugal, l'**Atceuc** invite les Syndicats membres à se concerter sur le sujet.



Impact



SSKL



Le Centre de Contrôle



Au revoir Jean-Marie

Et à Aix en Provence, dans l'Equipe Une, l'année va se terminer dans la bonne humeur pour célébrer dignement le départ en retraite de **Jean-Marie Lefranc** (*l'un des deux fondateurs du Sncta*) grand et respecté Chef de cette Equipe depuis des années.

Jean-Marie effectuant sa dernière nuit de service du **21 au 22 décembre**, nous avons transformé le dîner habituel en repas de fête.



*Rangée de droite, Reine Kervran, épouse de Daniel, **Jean-Marie** et trois de ses enfants Elizabeth debout, Denis et Jean-François.*

On reconnaît Michel Ruby (dit "Arbeit") sur la rangée de droite et...moi, qui ne peut m'empêcher de faire le...pitre !



"L'impôt révolutionnaire"

Bien entendu, selon la tradition, une quête a été organisée pour le départ de **Jean-Marie**.

Mais je n'ai laissé le soin de la collecte à personne d'autre ! Et c'est ainsi que tous les jours je me suis pointé au Centre dans chacune des Équipes. Je leur annonçais que je venais "*prélever l'impôt révolutionnaire pour Jean-Marie*". Tout le monde rigolait mais en fait, les Contrôleurs n'avaient vraiment pas besoin de moi pour donner spontanément leur obole tant **Jean-Marie** était également respecté comme Chef de Salle.

Et voilà ce que cela a donné :

Lettre de Jean-Marie aux Contrôleurs d'Aix en Provence

Le Puy le 27 Fév. 92

C'est du Haut de gamme votre générosité collective à mon égard chers collègues !

J'en conserverai un souvenir d'autant plus vivant que la chaîne Haute Fidélité, que vous avez ainsi complétée par deux éléments essentiels, accompagnera mon activité journalistique de retraite.

Ceux d'entre vous qui désireraient constater *IN VIVO* la qualité du produit de leur générosité sont cordialement invités.

Salut et prospérité, vous méritez le pléonasme.

Jean-Marie

Lettre de Jean-Marie au Sncta

Le Puy le 27 Fev 92

Il y a quelques moments privilégiés dans une vie professionnelle : le départ à la retraite en est un lorsque des copains décident de vous manifester leur solidarité à cette occasion.

Ayant quitté notre syndicat à deux reprises (j'en ai expliqué les raisons dans les réponses fournies à Jacques pour conflit dans l'air), j'ai été d'autant plus surpris de vos cadeaux de départ : un pot très convivial et une ouverture supplémentaire quotidienne du monde extérieur par antenne satellite.

Merci à vous pour cette généreuse ouverture d'esprit.

Salut et fraternité

Jean-Marie

Et **Jean-Marie** avait eu vent de mes "démarches".....

Le Psy, le 27 Fev 92

Jacques,

Ton action a transformé la collecte de grosse citrouille en beau carrosse. Je veux dire que tu as largement contribué à la réalisation d'un beau rêve.

Il me semble logique que mes remerciements transitent également par tes bons offices.

Quelles qu'aient été nos divergences, souvent passagères, sur les tactiques nous nous retrouvons toujours sur l'un des rares vrais fondements de la vie en société : la solidarité.

Tu connais bien la valeur des mots lorsqu'ils sont sincères.

Très Amicalement et à bientôt.

Jean-Marie

Et c'est ...**Titi** qui s'était chargé de choisir et de se procurer l'engin.

Profession : Contrôleur Signe particulier : l'action

Avant même la dernière guerre, des hommes, à terre, assuraient le contact avec les pilotes de l'aviation de ligne naissante. C'étaient les Opérateurs-radio. Après les opérations militaires de 39-45, l'envol de l'aviation commerciale consacre la nécessité, pour des décennies, d'une organisation menée depuis le sol. Les "Aiguilleurs du ciel" sont nés. Leur stress est reconnu mais aussi leur capacité à agir, socialement sans doute... Mais aussi techniquement, professionnellement.

Homme d'action, le Contrôleur Le prouve tous les jours. En militant dans telle ou telle organisation professionnelle ou tout simplement à tel ou tel groupe de travail, simulation, commission pour faire bouger les choses. Ou encore, plus prosaïquement, lorsqu'il décide, seul des instructions et autorisations de contrôle qu'il délivre, en temps

réel, aux pilotes des avions sous sa responsabilité. Ne l'a-t-on pas, dans le passé, surnommé le "*quatrième homme d'équipage*" ?

Homme d'action, le Contrôleur l'est encore lorsqu'il revendique une formation continue digne de ce nom, des stages de pilotage, d'anglais, radar, etc...

Il vient même de se payer le luxe de faire avaliser intégralement la formation initiale qu'il avait concocté pour ses futurs collègues.

Parlottes, pesanteurs, conformisme, le Contrôleur connaît pas !

Pour lui, le problème identifié, il faut agir. Il est intimement convaincu que là réside sa crédibilité, celle de sa profession.

Homme d'action, le Contrôleur le démontre également avec les actions de solidarité envers les Contrôleurs étrangers. Hier les Allemands, les Argentins, les Ougandais... victimes de leur gouvernement. Aujourd'hui les Américains (mais ça dure depuis dix ans), les Tunisiens, les Roumains, les Tchécoslovaques...

Cette solidarité s'étend aussi à d'autres professions.

L'action, nous dit le dictionnaire, est la manifestation de la volonté.

Pour un Contrôleur, ce serait plutôt la volonté de manifester ses capacités.

D'aucun ne veulent lui reconnaître que la "*capacité de nuire*". Mais nombreux, pilotes et passagers, sont ceux qui, sans même le savoir, ont bénéficié de son enthousiasme à contrôler tout le trafic aérien

que son organisation. Doivent-ils se plaindre, ces Contrôleurs, que les Français, à travers une enquête du "Nouvel Observateur" (29/11/90) les considèrent comme des "pères tranquilles" ?

Des pères tranquilles ?

Justement, dans les années 40, l'armée allemande aura bien du fil à retordre avec les Opérateurs-radio français du Service des Télécommunications et de la Signalisation. Beaucoup d'entre eux paieront de la déportation, sinon de leur vie, leur résistance. Certains sont même les grands-pères de Contrôleurs d'aujourd'hui.

La génération intermédiaire, à la retraite depuis quelques années, s'est illustrée elle aussi au côté des Alliés. Et comme tous n'ont pu devenir pilote, ils ont formé, à la Libération, les premiers bataillons des "Aiguilleurs du ciel".

Avec un tel passé, aussi discret que prestigieux, il n'est pas étonnant que la profession ait été... incontrôlable.

Syndicalement vôtre.

L'action syndicale s'est rapidement développée. Ainsi, c'est en décembre 1953 qu'éclate le premier conflit. Mais c'est en 1955, le 10 novembre, que les Contrôleurs entament leur première grande grève. Elle va durer cinquante-cinq jours ! *Edgar Faure*, alors Premier Ministre, fait appel à

l'Armée de l'Air pour remplacer les grévistes. C'est le premier "*Plan Clément Marot*".

Il sera suivi de bien d'autres. C'est peu dire combien les Contrôleurs civils "apprécient" la méthode, ceux qui dix ans auparavant étaient Résistants ou mobilisés ! Pas étonnant que la méfiance persiste trente-cinq ans plus tard vis à vis de l'institution militaire.

En 1964, le Gouvernement décide de retirer le droit de grève aux Contrôleurs.

Georges Pompidou, Premier Ministre et son Ministre des Transports, *Marc Jacquet*, rivalisent d'arguments spécieux pour justifier l'entorse à la Constitution.

Les Contrôleurs ne l'admettrons jamais.

Le 23 juin 1964, ils sont réquisitionnés. Deux cent dix-sept le refusent et sont aussitôt mis à pied. L'Armée de l'Air est appelée à la rescousse ! En 1968, "bravant" l'interdiction, les Contrôleurs, comme tout le monde, sont en grève.

1973, année tragique. Le 5 mars soixante-huit passagers et membres d'équipage payent de leur vie, dans une collision aérienne, l'entêtement gouvernemental qui, une fois encore, a utilisé l'Armée de l'Air. Triste bilan qui va durablement marquer toute une génération de contrôleurs civilset militaires !

1978, 1979 sont des années de grands conflits, grève du zèle et arrêts des décollages sont tout aussi perturbateurs que la grève elle-même.

Si l'intransigeance des Ministres successifs ne règle pas le contentieux, les sanctions exemplaires... (7 révocations en 1973, 150 exclusions temporaires en 1979, pour ne citer que celles-là) n'entament en rien la combativité des "Aiguilleurs du ciel". Le gouvernement de l'Union de la Gauche, en 1984, revient sur "l'interdiction" de faire grève mais Jean Auroux, alors Ministre des Transports, s'empêtre dans le "service minimum" qui impose aux grévistes de... travailler ! L'opinion publique pour sa part, est plutôt nuancée à leur égard. En 1987, un sondage *BVA-Le Figaro* (1/7) indique que 60% des Français interrogés estiment que les Contrôleurs ont des motivations sociales et professionnelles et non pas politiques. Une majorité (44%) estime que le recours à la grève est légitime. Coup de grâce - nous en sommes à la dixième semaine de grève- 46% des sondés estiment que le Gouvernement devrait se montrer plus conciliant !

Des conflits surmédiatisés.

On s'interroge, "Gréviculteurs" les Aiguilleurs ?

Pas sûr, car comme l'écrivait dans Le Monde du 29 septembre 1990 Alain Lebaube : "Rarement grèves auront été aussi médiatisées que celles qui affectent les transports et en particu-

lier les transports aériens". Tout est relatif en effet et il faut reconnaître aussi que les Contrôleurs se mettent plus souvent en quatre pour le trafic aérien qu'en grève !

C'est Yves Guéna (RPR), Ministre des Transports, qui déclare sur Europe N°1, en septembre 1973 : "Pendant tout cet été, je le dis, les aiguilleurs du ciel, en France, ont travaillé magnifiquement, malgré une surcharge de travail importante".

Dix-sept ans plus tard son successeur, Michel Delebarre ne dit pas autre chose en déclarant le 13 décembre dernier : "Je me suis attaché, systématiquement et tout récemment encore, au Sénat, à souligner le professionnalisme des agents de l'Aviation Civile et les efforts qu'ils ont accompli pour faire à un trafic en forte croissance".

Eh oui, les Contrôleurs font d'abord leur métier. Et leurs organisations représentatives savent aussi, et avant tout, faire des propositions.

Analyser les besoins professionnels

C'est le cas en décembre 1973, quelques mois après le grave conflit de mars. L'Association Professionnelle de la Circulation Aérienne (APCA) présente un "Plan de circulation aérienne" visant à une "restructuration généralisée des voies aériennes en France" mais aussi en Europe de l'Ouest.

Aujourd'hui les autorités planchent sur un nouveau réseau de routes (R.Nav).

Le professionnalisme des Contrôleurs n'avait que dix-sept ans d'avance.....

De son côté, sans être entendu, le Syndicat National des Contrôleurs du Trafic Aérien (Sncta) s'était élevé avec force en 1982 et en 1983 contre la révision - à la baisse - de la Convention Internationale de Coopération pour la Sécurité de la Navigation Aérienne du 13 décembre 1960. Cinq ans plus tard, les Ministres de la Commission Européenne de l'Aviation Civile se mordront les doigts d'une telle décision lors des engorgements des voies aériennes au printemps 1988. Les Contrôleurs auraient peut-être dû se mettre ...en grève pour éviter les choix gouvernementaux !!!

Pour le social, le Sncta milite également et sans relâche depuis 1974 pour une médiation des conflits. L'Organisation Internationale du Travail (OIT) elle-même, lors d'une réunion d'experts en 1979, préconise un tel mécanisme. Mais récemment, le Gouvernement Français en a rejeté le principe à l'occasion d'une nouvelle conférence de l'OIT en octobre dernier. Troublant !

Dépasser le quotidien

Les Contrôleurs mettent souvent leur qualité professionnelle au service d'une activité aéronautique élargie. Il n'est pas rare qu'on fasse appel à eux pour l'organisation matérielle du Salon du Bourget ou pour des meetings aériens moins prestigieux.

Ils viennent en renfort à Grenoble pour les Jeux Olympiques de 1968 ou encore au Mans ou au Castellet lors des compétitions automobiles. C'est aussi, le 13 juin 1981, cette déclaration sur "France Inter" de *Joseph Blond*, le président de l'Aéro-Club de France, à l'occasion de la course Air-Transat : "*Ce que je veux dire, c'est que depuis le début, j'ai vraiment été, non pas étonné, mais admiratif devant le travail des contrôleurs de la circulation aérienne. Je les ai surtout appréciés la nuit où nous avons appris qu'un équipage avait disparu. J'ai vu à ce moment-là tous ces contrôleurs faire preuve d'une conscience professionnelle vraiment au-dessus de tout éloge et également d'une efficacité remarquable. Et vraiment, je ne trouve pas de mots suffisants pour dire toute mon admiration*". Une vingtaine de Contrôleurs avaient été chargés du PC de la course et de chacune des escales.

C'est *Bernard Tapie* qui souligne en décembre 1985 dans "L'Info du Pilote" la compétence des aiguilleurs du ciel.

C'est aussi *Philippe Caloni*, célèbre journaliste de radio, qui raconte dans son livre "*Longtemps je me suis levé de bonne heure*" (Bellefond 1987) comment le monomoteur dans lequel il se trouve dans le ciel de Provence est ramené au bercail.

"Par quel miracle sommes-nous arrivés à Marseille-Marignane ? Par mesure de rétorsion -sait-il

qu'il n'y a pratiquement plus de carburant ? – notre contrôleur aérien préféré, auquel nous devons probablement la vie, ordonne de faire trois fois le tour de l'aéroport. Ce n'était pas de la rétorsion mais une exigence élémentaire de sécurité".

Le paradoxe du Contrôleur aérien.

Jean Gandois, Pdg de Pèchiney, déclarait récemment dans "Le Monde" (16/11/90) :

"Les relations sociales comportent des controverses et même des conflits. C'est normal et sain mais ce n'est qu'un aspect des choses"
Voilà qui est parler d'or.

Jean-François Deniau, Ancien Ministre des réformes administratives, a dénoncé publiquement, à plusieurs reprises, l'échec de la prise en compte des primes des Contrôleurs dans le calcul de leur pension de retraite.

Si échec il y a eu, c'est celui de l'action politique volontariste qui nourrit ainsi la controverse. Cela aussi les "Aiguilleurs" ne l'ont jamais compris.

Ainsi, il faut admettre le paradoxe de cette profession. Elle n'est montrée du doigt à l'opinion publique que lorsqu'elle applique les règlements... Dans le même temps elle cherche à trouver sa place, à la mesure de ses responsabilités dans la communauté aéronautique.

Jacques Fournier

Wolinski, "L'Humanité" 9-11-1979



Les aiguilleurs du ciel revendiquent.
ICI LE THEULE,
MINISTRE DES TRANSPORTS,
RENDEZ VOUS, OU JE TIRE !

A la parution de cet article, bien des dents ont grincé dans les "hautes" sphères de l'Aviation Civile.

En revanche, plusieurs Élèves-Contrôleurs ont bien voulu s'en inspirer pour leur Mémoire de fin d'études à l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (Enac).

Au moment où je reproduis mon article, je découvre un nouvel hommage à la jeune génération de Contrôleurs qui nous a succédé. On peut ainsi lire dans "Aviation Civile Magazine" (le journal de la Dgac) N°355 de décembre 2010 :

"Avec la sécurité comme priorité absolue, les contrôleurs ont fait preuve d'un grand sens des responsabilités".

Il s'agit de leur gestion de la crise engendrée par l'éruption du volcan islandais Eyjafjöl en avril puis mai 2010.