

Un récit de Jacques FOURNIER

**T N A.E 67 B**

**TOME 2**

*A Jean-Marie L.*

## Petits retours en arrière

*Eh oui, dans le tome 1, j'ai fait un....oubli, si, si !!!!!!!!!!!*

Je vous ai relaté, en 1974, la participation de **Jean-Marie Lefranc** et de moi-même à l'inauguration de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle.

Je vous ai même dit que **Jean-Marie**, n'aimant pas les mondanités, nous n'étions pas restés longtemps à ce petit raout, d'autant que nous avons rendez-vous à Antenne 2 pour une émission des « Dossiers de l'Ecran » où **Jean-Marie** était invité.

Mais j'ai oublié presque le plus important....

Malgré notre emploi du temps plutôt chargé, **Jean-Marie** et moi, nous avons pris le temps le temps d'aller saluer à la Vigie de la Tour de contrôle les Contrôleurs qui y étaient « pré-positionnés » en vue de l'ouverture au trafic aérien prévue deux ou trois jours plus tard.

Il y avait là une Equipe de cinq à six Contrôleurs, bien étonné mais bien contents de notre visite.

**Jean-Marie** et moi avons été les seuls à leur rendre visite à l'occasion de la cérémonie officielle. L'Administration, y compris la locale qui leur avait demandé d'être là, les avait purement et simplement ...oubliés !

Cependant, ces Contrôleurs « *d'astreinte* » étaient en train de dîner. Quelqu'un d'autre avait pensé à eux ! Le restaurateur **Jacques Borel** ! Le restaurateur des aires d'autoroutes, plutôt controversé et qui, au fait de sa gloire éphémère, ouvrait son hôtel-restaurant avec l'aéroport, avait pensé à faire livrer des plateaux-repas de « *luxe* » aux Contrôleurs et autres personnels présents à la Tour. Pas mal, non ?



*Et j'ai même oublié les anecdotes que voici.....*

## **Retour d'Islande en 1973**

Notre petite bande, **Daniel Gorin, Claude Chauveau, Dan Oudin** et moi-même, en escale à Heathrow, de retour de Reykjavick, nous devons changer d'aérogare. C'est **Claude** qui se charge de piloter le caddie avec nos bagages. Et il est tellement doué pour le pilotage...que le caddie se renverse aux pieds d'un Bobby en faction sous son casque de cuir bouilli.

Et en même temps que nos valises, chutent sur le macadam dans un gling-gling infernal, tous les couverts que nous venions de piquer sur Icelandair après notre déjeuner à bord.....

Hummm...Eh bien non, le Bobby est resté de marbre. Il n'a ni froncé les sourcils ni esquissé un quart de début de sourire. Il est resté impassible, n'a même pas fait un pas. Mais intérieurement, je suis sûr qu'il devait se marrer en nous voyant, tout penauds, ramasser les objets de nos larcins....

**Daniel**, pour réaliser des économies bien nécessaires, nous avait fait faire le voyage Paris-Londres-Paris par la « *La Flèche d'Argent* », un service SnCF, au départ de la Gare du Nord, qui vous emmenait directement sur la piste de l'aérodrome du Touquet où vous embarquiez directement dans un Bristol ou un « Bac oin oin » pour traverser la Manche.

Au retour, alors que l'agent SnCF nous pressait de monter dans le train, à notre descente d'avion, nous lui avons demandé « *quelques minutes* » pour faire une...course. Il a accepté...le pauvre !

En fait, nous sommes montés tous les quatre à la ...Tour de Contrôle, bien évidemment, où nous attendaient les Contrôleurs (prévenus à l'aller) avec le...champagne !

Et nos libations avec eux n'ont pas durées seulement quelques minutes...vous pensez bien !

Quand enfin nous sommes revenus au train, l'agent SnCF nous a copieusement engueulé, nous a annoncé que s'il n'était pas aussi sympa, il serait partis sans nous, etc.... Il ne nous avait pas vu aller à la Tour, ignorait que nous étions Contrôleurs.

Or, la voie de chemin de fer traversant la piste, il y avait un feu rouge-vert actionné depuis...la Tour ! Bien entendu ils n'ont mis le feu vert qu'après nous avoir vu monter dans le train .....

Lorsque l'Agent SnCF est venu contrôler nos billets, il a voulu savoir ce que nous avions fabriqué, revenant sur le fait qu'il aurait pu partir sans nous. En retenant nos fou-rires, nous lui avons expliqué combien nous ne risquions rien....

Beau joueur, il a rigolé, un peu jaune (il fallait quand même rattraper notre retard...) mais était surtout écoeuré de s'être fait ainsi roulé dans la farine.

\*\*\*\*\*

# 1 9 7 8

## Les premiers mois de l'Autonomie.

Le dernier soir du Congrès à Toulouse, en janvier, nous n'avions pas manqué de festoyer pour célébrer l'**AUTONOMIE** du Syndicat après toutes ces journées plutôt tendues.

Cela avait commencé par un bon gueuleton dans un resto, je ne me souviens plus lequel. C'était déjà pas mal arrosé... Je me souviens d'avoir foutu le feu à ma barbe pour la plus grande joie de **Mijo Daniel**, l'épouse de **Gérard**, qui nous avait rejoint pour cette fête. Je porte évidemment encore aujourd'hui trace de mon ...exploit...mais faut le savoir... !

Ensuite, nous avons passé une bonne partie de la nuit en boîte, je ne sais plus non plus laquelle, mais c'était rue Saint Rome.

**Gérard Daniel** avait été bien éprouvé physiquement par cette semaine de Congrès. Bon, toujours est-il que cette dernière nuit, **Gérard** s'était endormi, d'un seul coup, comme une masse, sur un banquet de la boîte.

Sur les conseils, ou du moins avec le consentement de **Mijo, Hubert Martineau** et moi avons entrepris, avec succès, de lui retirer ses chaussures et ses chaussettes.

Tête de **Gérard** lorsque nous l'avons réveillé au moment du départ....

Mais, pour le peu de nuit qu'il restait, fallait nous ramener à l'Enac.

Et **Gégé** de prendre le volant.

Et lui, le Toulousain, il s'est perdu !

Il s'est finalement arrêté, plutôt obligé, devant un grand talus en rase campagne.

Nous sommes sortis de la voiture, dans un brouillard à couper au couteau, ce qui explique quand même bien l'erreur de navigation de notre chauffeur.

Avec stupéfaction, de l'autre côté du talus, nous avons découvert le...canal !

Sans le talus.....

Curieusement, ce canal a permis à **Gégé** de se repérer comme il faut et il nous a ramené sains et saufs à l'Enac.

Je crois me souvenir que l'autre passager, avec moi, était **Dédé Soula**.

Mais avec **Gégé**, j'ai un autre souvenir de ce Congrès de Toulouse.

Avant même son ouverture, nous sommes ensemble dans le grand amphithéâtre pour accueillir les Congressistes. Dans les tous premiers arrivent deux gars, qui ont l'air de Contrôleurs comme moi je ressemble au Pape !

Regards avec **Gégé** et brusquement il les reconnaît, ce sont les flics des Renseignements Généraux de l'Aéroport de Blagnac !!! Ces deux pandores cherchaient juste à se faire passer pour des adhérents lambda....

Non mais ! **Gégé** et moi les avons priés très fermement de déguerpir ! Ils n'ont pas moufté. Je leur ai donné rendez-vous à la fin du Congrès. Et très pros, ils m'attendaient à l'aéroport avant que je prenne l'avion du retour.

Je les ai donc briefés au local syndical de la Tour. Ils n'avaient quand même pas manqué de culot les bougres ! Leur combine aurait pu marcher mais je doute quand même qu'ils aient pu assister à tout le Congrès sans se faire repérer.

Bon, ceci raconté, en mai, il fallait parfaire notre **AUTONOMIE** lors du Congrès Extraordinaire.

Le 16 mai au matin, **Jean-Jacques Guibert** doit venir me chercher à la maison. Il doit d'abord prendre **Georges Savary** au CCR . Mais **Georges** a été en retard. Ça n'était pas pour effrayer **Jean-Jacques...** Nous sommes au CCR Nord avant même l'heure du déjeuner <sup>1</sup> !!!

Le Congrès Extraordinaire est ouvert à 14h 30 par **Jean-Marie**.

Les débats sont immédiatement émaillés de nombreuses attaques personnelles. Mais à 18h30 « *la politique suivie par le Bureau National et le Comité National vis à vis de la Cftc pendant les trois derniers mois* » est approuvée par 309 voix, 17 abstentions et...0 contre !

Après un rapide dîner, les débats reprennent. Il s'agit cette fois d'examiner la demande d'exclusion du SNCTA de **Jean-Marie DROGOZ** et de **Pierre PONS** présentée par les Sections du CCR Nord et du CCR Sud-Ouest. La séance est levée avant la prise de décision. Moi, pendant ce temps-là je file à Paris, avec **Jean-Marie**. Nous avons rendez-vous avec le **Syndicat de la Magistrature** pour recueillir leurs conseils sur les irrégularités que nous avons constatées aux élections en Cap, l'affaire de Nantes et nos nouveaux Statuts.

Ce n'est donc que le lendemain matin que la demande d'exclusion est soumise au vote. **Pierre Pons** (prudemment ou tactiquement ?) n'est pas venu ce deuxième jour...

Cependant le PRINCIPE de l'exclusion est adopté par 243 voix, 21 contre et 63 abstentions. Le Conseil Régional Nord aura la charge de finaliser cette décision. Dans la foulée, il est décidé, à main levée cette fois (28 pour, 16 contre, 9 abstentions), d'**EXPULSER J-M. Drogoz** et **P. Pons** du Congrès. Mais **J-M. Drogoz** lui aussi s'est éclipsé avant le vote.

Il avait eu le culot de déposer une motion de DISSOLUTION pure et simple du Sncta.... ! Celle-ci est alors jugé irrecevable.

Le Congrès poursuit ses travaux, cette fois sur les sujets tant techniques que les revendications et l'action.

Et c'est en séance de nuit, le jeudi, dans la salle municipale ( !!!) prêtée par la Mairie d'Athis, que sont adoptés, article par article nos nouveaux Statuts. **Jean-Marie** ne sera d'ailleurs pas le dernier à pinailler ici ou là !

Mais le travail ne sera définitivement achevé que le vendredi à 11h 30.

---

<sup>1</sup> Jean-Jacques se fera taper le permis quelques années plus tard. C'est moi qui lui servirait de chauffeur pour une réunion du Comité à Toulouse.....

Le Comité National se réunit immédiatement et procède à l'élection du **premier Bureau National autonome**. Quatorze **Secrétaires Nationaux** sont élus. Mais le **Syndicat de la Magistrature** nous a fortement conseillé de désigner un « *responsable moral et juridique* ». Je me porte candidat. Je suis le seul et cette fonction un peu spéciale m'est aussitôt confiée.

Je ne pers pas de temps. Le 24 avril, « Le Monde » publie quasi in extenso un Communiqué du Sncta à propos de la piraterie aérienne :

**Un communiqué du Syndicat national  
des contrôleurs du trafic aérien**

A la suite de l'émission des « Dossiers de l'écran » sur la piraterie aérienne, le Syndicat national des contrôleurs du trafic aérien confirme, dans un communiqué, son plein accord avec les positions prises au cours des débats, au nom du Syndicat national des pilotes de ligne, par M. Max Venet, commandant de bord à Air France, à propos du refus d'atterrissage à l'encontre des avions détournés.

Le Syndicat national des contrôleurs du trafic aérien a déjà invité les contrôleurs français à refuser catégoriquement des ordres des pouvoirs publics tendant à la fermeture des aéroports par obstruction des pistes, coupure des aides radioélectriques à la navigation ou toute autre instruction de contrôle contraire à la sécurité aérienne au détriment des avions détournés qui, pour les contrôleurs du trafic aérien, ne peuvent être considérés que comme des actions en détresse nécessitant toute l'assistance possible des services au sol.

Enfin, le Syndicat national des contrôleurs du trafic aérien, reprenant le sujet de l'émission

« le Raid d'Entebbe », rappelle un fait trop méconnu : le passage par les armes des quatre contrôleurs du trafic aérien civil ougandais de la tour de contrôle d'Entebbe, dont le seul crime était d'être de service la nuit de l'opération.

▲

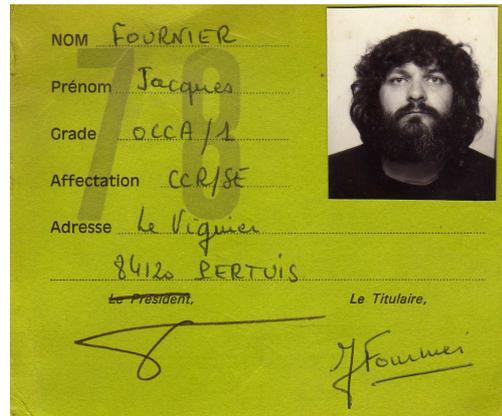
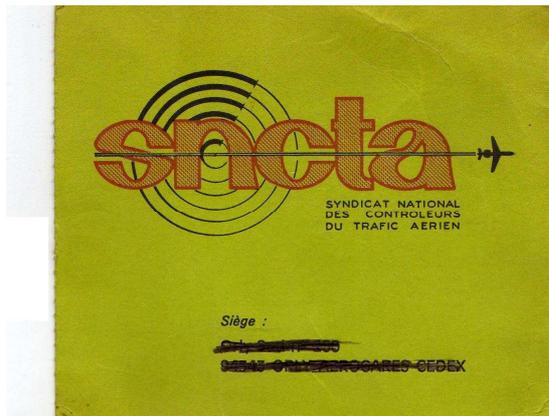
La Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), au terme de son congrès annuel réuni à Francfort, vient de demander un contrôle de sécurité de tous les aéroports du monde. Les résultats de ces vérifications ne seraient pas publiés, mais soumis à l'analyse des autorités responsables de la lutte contre le terrorisme. Groupant cinquante-cinq mille pilotes de soixante-trois pays différents, l'IFALPA recommande que les équipages suivent des séances d'entraînement pour leur apprendre à réagir aux menaces des terroristes. Opposée jusqu'alors à la présence de gardes armés dans les avions, la fédération a décidé d'en laisser la responsabilité aux associations nationales de pilotes, en raison des conditions particulières à chaque pays. — (Reuter.)

A Aix en Provence, **Alain Cagnat** a fait un énorme travail sur les horaires excessifs effectués au CCR/SE en dépit des réductions officielles de durée du travail dans la fonction publique ainsi qu'au...CCR Nord ! **Alain** a calculé que chaque Contrôleur Aixois a juste ....**183 heures à récupérer** ! Je m'en vais l'épauler chez **Guyard** qui, devant notre détermination de le traîner devant les tribunaux, va céder. Imaginez l'ambiance en salle quand nous venons y rendre compte.....La Note de service (1070/CRNA/D) paraîtra le 17 juillet. Chaque Contrôleur se voit crédité de 4 cycles de congés exceptionnels...

Le 7 juin, le tout nouveau Bureau National se réunit au.....domicile de **Gérard Raguin** à Eguilles, près d'Aix.

Il faut mettre l'**Autonomie** en ordre de marche d'autant que coup sur coup nous allons changer de Ministre – **Joël LE THEULE** remplace **Marcel CAVAILLE** – et avoir (*après six mois de vacance du poste !*) un nouveau Directeur de la Navigation Aérienne, **Roger MACHENAUD**.

Et puis il ne faut pas négliger les symboles. Nous éditons immédiatement une nouvelle Carte d'adhérent.



*Dans la précipitation, on a fait quelques erreurs d'impression qu'il a fallu raturer, mais la carte 79 sera parfaite...*

Juste avant cette réunion de Bureau, coté APCA, à Aix, nous avons reçu pendant cinq jours une Délégation de Contrôleurs Québécois qui nous rendaient la visite que nous leur avons faite en 1977. J'ai pris le temps, avec l'aide de **Christian Clave** et de **Jean-Bernard Travert**, d'organiser chez moi à Pertuis, un méchoui monstre

Le **15 juin**, **Bernard Vignes**, **Jean-Bernard Travert** et moi sommes reçus par le « Conseiller social » du nouveau Ministre. Nous réclamons entre autres un calendrier d'intégration progressive des primes dans le salaire. « ON » nous répond : « *vous poserez la question au Ministre* »...

Nous nous étonnons que la presse spécialisée parle à nouveau d'une Agence de Contrôle. Réponse : « *il n'y a pas de projet en ce sens au Ministère* ».

Etc, etc....

Pour finir, et sans plus d'écho, le Sncta *renouvelle* sa demande de négociations qui pourraient se traduire par la signature de « protocoles » sur différents sujets.

Le **6 juillet**, c'est au tour de **Joël LE THEULE** en personne de recevoir le Syndicat. Le bilan de cette rencontre sera simple et limpide : « *un voyage pour rien* » sera le titre du communiqué de compte-rendu diffusé par le Sncta.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Peu de temps avant son départ du Gouvernement, j'avais conduit une délégation chez le Ministre Cavaillé. J'avais garé notre voiture dans la grande cour du ministère, Quai Kennedy.

Un huissier m'avait ensuite abordé pour me demander de déplacer le véhicule dans la cour arrière « en raison d'une cérémonie ».

Lui répondant que je ne voulais pas rater l'arrivée du Ministre, je lui avais donné les clés en lui demandant de changer lui-même la voiture de place. L'audience était déjà commencée lorsque l'huissier est entré dans la salle. Cavaillé s'est arrêté net de parler. Mais à sa grande stupéfaction, l'huissier a fait le tour de la table pour venir me parler à l'oreille et me rendre les clés.

J'ai toujours plaisanté depuis en disant, qu'à mon avis, ce pauvre huissier avait du se retrouver muté d'office dans une sous-préfecture au fin fond de la Corrèze....

L'audience était déjà commencée lorsque l'huissier est entré dans la salle. Cavaillé s'est arrêté net de parler. Mais à sa grande stupéfaction, l'huissier a fait le tour de la table pour venir me parler à l'oreille et me rendre les clés.

J'ai toujours plaisanté depuis en disant, qu'à mon avis, ce pauvre huissier avait du se retrouver muté d'office dans une sous-préfecture au fin fond de la Corrèze....

Quasi aussitôt va démarrer un « *été aéronautique chaud* ».

C'est une nouvelle fois le CCR/SO qui se lance le premier avec une opération « **8 AVIONS PAR SECTEUR** ». Le CCR/SE suit, plus mollement, avec un mot d'ordre à « 10 avions » les week-end seulement. Mais ces actions sont plébiscitées et nous allons très rapidement lancé le mouvement nationalement et *intersyndicalement*.

C'est le premier mouvement de très grande ampleur depuis 1973. Coté écoulement du trafic, l'effet est immédiat. Illico les retards se comptent en heures. On arrive même parfois à dix heures de retard ! Libé, L'Aurore, Le Provençal parlent d'un demi million de passagers bloqués....

**Roger MACHENAUD**, le nouveau DNA, va commencer par s'illustrer. Dès les premières heures de l'opération, il envoie partout un message télétype nous annonçant que nos primes du mois sont sucrées.

Je lui répond aussitôt et par même moyen (**Bernard** a du mal à admettre de faire envoyer mon message...) que puisque nous n'avons plus de primes, l'opération va donc durer jusqu'à la fin du mois. Le nouveau Dirlo n'avait pas prévu ça, ses sbires non plus....Il se retrouve un peu...con !



Mais **Joël LE THEULE** ne va pas être en reste coté connerie.

Je rentre chez moi juste pour le journal télévisé et je le vois, tout faraud comme à son habitude, déclarer péremptoirement : « *Il n'y a ni grève ni zèle* ».

Je me dis « *toi mon coco, tu vas pas l'emporter en paradis* ».

Par nos « services de renseignement » nous savons que le Ministre doit emprunter une Corvette du SFA pour aller en Corse.

J'appelle **Michel MATHIAS**, notre nouveau et très dynamique Secrétaire de Section au CCR Nord et nous nous mettons d'accord.

Le lendemain, ni au CCR Nord, ni au CCR SE la Corvette du Ministre ne sera autorisée à monter en UIR.

Et comme il fait plutôt orageux, le pauvre **Le Theule** est tabassé tout le voyage au point qu'à peine descendu de l'avion il va déclarer aux journalistes (y compris la télé) « *j'ai pu me rendre compte que la grève est une réalité* ».

Et v'lan dans les dents, Monsieur le Ministre !!!

La presse se déchaîne contre nous. Des articles expliquent même que le Sncta fait la grève parce que c'est un syndicat qui n'a que quelques mois d'existence ( !!!!) et qui cherche ainsi à prouver sa représentativité..... On n'est pas plus inventif dans certaines Rédactions.....Me voilà donc aux premières loges pour contrecarrer cette offensive.

On nous sort « *les bébés qui pleurent dans les aéroports* ». On parle (déjà) de « *prise d'otages* ». Le PDG d'Air Inter, **René Lapautre** (encore lui) nous accuse publiquement de « *mener une action délibérée de sabotage* ». Rien que ça....

**WOLINSKI** est nettement plus sympa ! :



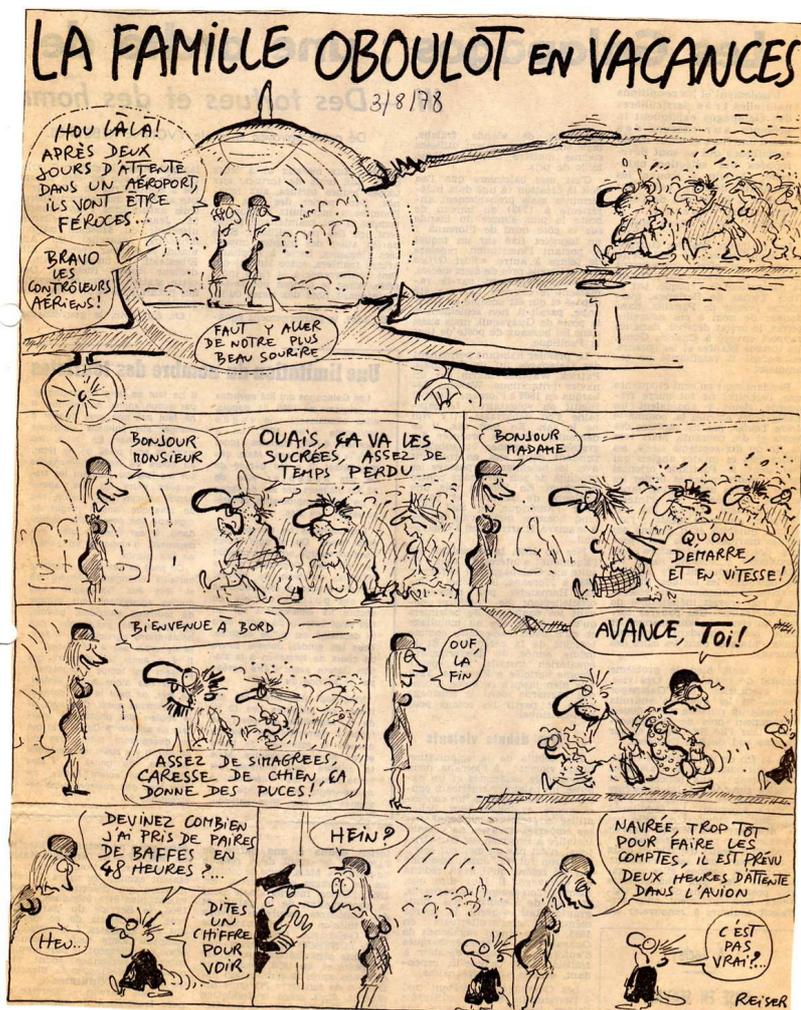
Cependant, au beau milieu de ce déferlement, un **éditorial** du journal « Le Monde », en date du **1<sup>er</sup> août**, n'est pas du tout de la même tonalité :

*« les grévistes sont exaspérés : leurs revendications formulées il y a cinq ans, au moment d'une grève - pas du zèle celle là - d'un mois n'ont pour l'essentiel pas été retenues...N'aurait-on pu éviter cela ? Il aurait fallu que le gouvernement ouvre en temps utile le dialogue au fond. Il devait tout de même se douter que le résultat en serait un désordre hautement préjudiciable à l'image de marque de la France en Europe et dans le monde ».*

Les « grandes plumes » se déchaînent. **Dominique Jamet** « *les pagailleurs du ciel* » (mais il colle aussi une couche au ministre et au gouvernement), **Henri Amoureux** qui nous reproche d'avoir laissé partir les trois fils du Chah d'Iran à bord d'un avion... militaire.... Ou encore **Loïc Bouvard** « *par le train vous y seriez déjà* » (mais ce dernier est plus mesuré et plus humoristique).  
Même **l'Argus** s'y met avec un gros titre rouge qui barre toute la Une : « *Merci MM. les embouteilleurs du ciel* »....

L'aéroport de Palma de Majorque va même fermer. Il n'y a plus de place de libre sur le parking des avions !

REISER en personne nous gratifie d'une BD. !!!!



Même le Premier Ministre, **Raymond Barre**, y va de son commentaire.....



*Ca bouillonne dans les Centres....*

De son côté, **Airy Routier**<sup>3</sup>, dans « Les Echos » se démarque franchement de ses confrères le 2 août : « *le premier bilan qui peut être fait de ce week-end noir permet d'affirmer que les conséquences de cette grève du zèle ont été largement exagérées* ». Il conclue : « *les contrôleurs ont donné la preuve de leur puissance. Il est temps que les négociations s'engagent* ».

Si la presse espagnole n'est pas en reste pour nous vilipender, un seul titre résume son état d'esprit : « *una huelga irresponsable* », le journal « Le Monde » remet ça (3 août), dans la lignée de son éditorial de l'avant-veille, sous la plume de **Jacques de Barrin**<sup>4</sup> sous le titre « *Irresponsabilité ?* »

*« Faut-il donc, à l'exemple d'âmes soudainement vertueuses, crier au scandale, prendre la défense des 'petites gens' condamnées à différer leur départ en vacances ... par la volonté d'une poignée d' irresponsables ?  
 ...Somme toute les choses seraient plus claires si le législateur accordait aux aiguilleurs du ciel le droit de grève.  
 ...Quel intérêt les conducteurs de métro trouveraient-ils à arrêter le travail entre 1 heure et 5 heures du matin, les employés d'EDF à couper le courant pendant la nuit, les aiguilleurs du ciel à croiser les bras au cœur de l'hiver ?  
 ....La seule question qui mérite d'être posée est de savoir si la fin justifie les moyens. Or, sur un bon nombre de points, notamment l'amélioration de la sécurité aérienne, les revendications des aiguilleurs du ciel sont justifiées. »*

<sup>3</sup> Je vais faire sa connaissance (comme de bien d'autres de ses collègues) au cours de ce conflit. Nous aurons d'excellentes relations de porte-parole à journaliste pendant des années.

<sup>4</sup> Depuis que nous avons déjeuné ensemble en 1975 (au grand dam de Daniel Gorin) j'entretiens avec lui des rapports suivis et constants. Ceci explique cela, sans aucun doute....

« Le Monde » va également s'illustrer, à notre grande surprise, en publiant le **5 août** un petit article incendiaire du célèbre **CASAMAYOR**, un Magistrat très iconoclaste, bête noire des Gouvernements successifs, dont j'ai fait la connaissance un peu plus tôt (*je vais le rencontrer, chez lui, à plusieurs reprises dans les années à venir car nous sommes devenus amis*). Alors que notre conflit bat son plein, il publie une véritable volée de bois vert contre ceux qui « *maquillent* » les suites judiciaires de la catastrophe de Nantes.

## Conflit social et collision aérienne

par CASAMAYOR

On dit que les gouvernements passent et que l'administration reste. C'est exact et, comme un courant profond qui poursuit sa route sans subir le clapotis ni même les vagues de la surface, les services publics — c'est d'ailleurs leur raison d'être — poursuivent selon leur mécanisme et leur ressort propres. Une pendule donne l'heure dans la paix comme dans la guerre et elle est le symbole le plus fidèle d'une administration rigoureuse. Celle de la justice ne peut pas sortir du cadre de cette image sans que l'opinion ne s'alarme et que les pires suppositions ne montent à l'assaut de la confiance des citoyens. Les difficultés récentes rencontrées tant par les usagers que par les contrôleurs du trafic aérien rappellent un drame déjà ancien mais dont l'épilogue demeure en suspens.

Le 5 mars 1973, alors que les contrôleurs civils, en conflit avec l'administration, avaient été remplacés par des contrôleurs militaires, une collision entre deux avions de ligne faisait soixante-huit morts. Accident, comme sont

accidents des dizaines de milliers de collisions, de désastres, de pertes de vies humaines sur les routes, les chantiers et aussi sur les flots et dans les airs. Tous ces accidents sont pris en compte par l'administration judiciaire, qui déroule ses procédures plus ou moins longtemps selon les difficultés à résoudre, mais aboutit à une solution parfois contestable mais toujours claire, puisqu'elle se réduit à un chiffre d'indemnité. Les tribunaux font ça tous les jours, toute la journée, par tout le pays. Aucun ne l'a encore fait pour l'accident du 5 mars 1973. Certes, le problème de guidage des avions est plus compliqué que la simple application routinière de la priorité de droite, mais des expertises ont été faites, aucune nouvelle mesure d'instruction ne semble en cours... Alors ? Que répondre à ceux qui feraient observer que, lorsque sont en cause des militaires, des policiers, des hommes politiques, les procédures suivent de drôles de chemins ? Le seul moyen d'éviter les procès d'intention consiste à faire aboutir les procès judiciaires.

Et c'est dans ce contexte que **Le Theule** est contraint de nous recevoir le **8 août**. A cette annonce, les Assemblées Générales, les unes après les autres, acceptent de suspendre le mouvement pour le week-end à venir. Du coup les bistrotts des aérogares qui avaient des provisions, se trouvent submergés de sandwiches...et le préfet qui avait interdit la consommation d'alcool...a bonne mine !

Nous montons en force au ministère. Nous avons conçu une délégation en deux sections. L'une dans le bureau du Ministre, la seconde pour nous seconder en suspensions de séance si de vraies négociations s'engagent enfin. Mais, hélas, la seconde section restera inactive.... A part **Christian Clave** qui fouinera dans le ministère à peu près désert. Il n'y rencontrera que la vieille cuisinière personnelle du Ministre. **Christian** nous raflera de ses grandes mains des poignées de cigares du Ministre, de beaux et bons cigares à bague **bleu-blanc-rouge** de la République !!!!

## Aiguilleurs du ciel : négociation pour rien



Comme **Le Theule** n'a pas vraiment envie de discuter avec nous, il nous envoie l'après-midi chez **Machenaud**.... A la sortie du bureau ministériel nous sommes assaillis par la presse. **Gilles Rougy** (Cgt) lit le communiqué commun que nous venons de mettre au point. Derrière nous, **Claude Bourcier** pour la Cfdt.

Je vais ensuite m'entretenir avec différents journalistes sous la surveillance d'un sbire du ministre qui avec le téléphone de l'accueil (!) retransmet mes propos à l'étage du ministre....

C'est dans le hall du ministère que je vais faire la connaissance de **Jean-Pierre Etienne**, Cfdtiste de choc, alors à Roissy. Il s'en prend violemment à **Jean-Marie** qu'il n'hésite pas, hystérique, à insulter publiquement devant les journalistes. Je m'interpose et réussis à le faire taire. Nous resterons à couteaux tirés pendant des années.

Après le déjeuner, tête de **Machenaud** (et des autres syndicats) lorsqu'il nous voit débarquer, Avenue de Friedland (siège alors de la DNA), nos cigares tricolores au bec.....

L'entretien va être d'assez courte durée. Au bout d'une heure trois quart, le Sncta décide de mettre fin à l'entretien puisqu'il ne donne rien de plus que celui du matin. A la sortie de la salle, les couloirs de la DNA sont envahis de journalistes et je suis cette fois happé par des télévisions du monde entier. Je donne alors des interviews en anglais s'il vous plaît ! Je recevrai ensuite des appels des USA, du Québec, de Suède où « on m'a vu » !!!

Le matin même de ce **8 août**, « Le Progrès » de Lyon publie une longue interview du...porte-parole du SNCTA sous le titre « **Le souci des aiguilleurs du ciel : la sécurité aérienne** ». Le Nouvel Obs, le Figaro, l'Aurore, Libération, Le Monde commencent -enfin- à parler de nos revendications. Certains journalistes veulent même faire des reportages aux CCR ou dans les Tours de contrôle.. Mais partout, l'Administration leur refuse l'accès, ce qu'évidemment j'exploite aussitôt. Tous ces journaux soulignent le refus des pouvoirs publics... Nous exploitons aussi, pour démontrer la réalité de nos responsabilités, la condamnation à sept ans de prison qui vient juste d'être prononcée à l'encontre de **Gradimir TASIC**, Contrôleur à Zagreb, suite à la collision aérienne du 10 septembre 1976.

Et le **9 août**, une panne du Cautra à Paris nous permet de « **faire apparaître les responsabilités gouvernementales en matière d'équipement et le manque de**

*fiabilité des matériels qui aggravent encore les conditions de travail des contrôleurs » (communiqué intersyndical).*

Du coup, **Charles PASQUA**, alors Sénateur RPR, réclame une Commission d'Enquête parlementaire pour « vérifier si les retards ne sont bien le fait que de l'application stricte des règlements ». **Le SNCTA répond aussitôt qu'il est d'accord. Et la Commission ne verra jamais le jour...** En même temps, l'Intersyndicale lance un nouveau mot d'ordre du **11 au 16 août**.

Immédiatement, le SNPL et le SNOMAC (Syndicat des Officiers Mécaniciens), que le Sncta fréquente assidûment depuis 1973, publie un communiqué commun : « *En refusant toute ouverture suffisante, le ministre des Transports prendrait une responsabilité significative dans la relance du mouvement des Contrôleurs* ».

Le **9 août** toujours, voici comment « Le Canard Enchaîné » barre sa Une après la mort du pape et notre récente suspension de l'action :

**Paul VI a profité de la trêve  
des aiguilleurs du ciel**

Le **10 août**, nous tenons une conférence de presse intersyndicale au CCR Nord. **René CAMUS**, Président du SNPL, est à nos côtés devant les journalistes et exprime la solidarité des pilotes avec les Contrôleurs. Cette fois les journalistes sont autorisés à rejoindre...la cantine.

Avant le début de cette conférence, je discute à bâtons rompus avec certains d'entre eux. Et avec mon langage fleuri habituel et bien connu, je traite **Joël Le Theule** de tous les noms d'oiseau possibles.

Mais, *heureusement pour moi*, j'aperçois par hasard un magnétophone qui tourne tout seul sur une chaise sous une table. C'est le magnéto de RTL. Je me précipite sur son propriétaire qui, hypocrite, se tient à l'autre bout de la salle...Je ne le connaissais pas et j'ai même oublié son nom.

*« Premièrement si vous diffusez votre enregistrement, je suis immédiatement révoqué. Alors je débarquerai chez vous avec ma femme et mes deux enfants et croyez moi, vous allez devoir m'héberger un certain temps !  
Deuxièmement, si vous n'effacez pas cette bande immédiatement, la conférence de presse est annulée ».*

Tous les autres syndicats et tous les journalistes présents me soutiennent aussitôt.

L'autre couillon (que RTL ne nous enverra plus jamais) efface sa bande devant nous, rouge comme une pivoine. Ouf !

A la fin de la conférence, aucun délégué, d'aucun syndicat, ne lui accordera d'interview. Merci encore pour cette marque de solidarité intersyndicale.

Au cours de cette conférence nous avons précisé : « *En ce qui concerne les rémunérations, nous ne demandons aucune augmentation, contrairement aux affirmations du ministre. Ce que nous voulons c'est retrouver notre pouvoir d'achat de 1970. Nous ne demandons pas à être des travailleurs privilégiés* ». La presse va très bien reproduire cette déclaration.

Chiffre d'airmiss, de pannes en tous genres, d'effectifs en diminution à l'appui, nous démontrons notre ras le bol de conditions de travail devenues inacceptables.

Interrogé par « Le Monde » à propos de l'opinion publique, je déclare « *notre souci majeur n'est pas de devenir impopulaire* ».

De fait, la presse essaye de monter cette opinion publique contre nous. Mais dans le même temps elle multiplie les reportages sur les centaines de kilomètres de bouchons sur les autoroutes. Alors, nous, nous comprenons que les gens bloqués dans leur voiture, ils s'en foutent pas mal des attentes dans les aéroports.....

Le lendemain de cette conférence, « Le Monde » publie une longue interview de ..ma pomme, en tant que porte-parole de...l'Intersyndicale !

Le 11 août, « Le Monde », à notre grande surprise, publie un « Point de vue » d'un certain **Jean TRUELLE**, présenté comme « Ingénieur Général de l'Air », parfaitement inconnu, qui sous le titre « *La peur du progrès ?* » explique doctement que « *notre profession est destinée à disparaître à brève échéance du fait de l'évolution technique* » et que notre vraie motivation est la même que celle des dockers ( !!! ) : « *la conservation des avantages acquis* ». Trente ans plus tard on peut mesurer la véracité de cette prophétie « d'expert »....

« Le Monde », à ma demande, publiera quelques jours plus tard ma réponse et pour faire « bonne mesure », demandera à **Gilles Rougy** (Cgt) d'en faire de même.

De son côté **Joël Le Theule** va encore en rajouter dans la connerie. Il répond à notre conférence de presse par un péremptoire : « *la sécurité aérienne n'est qu'un alibi* ». Ça va lui rester collé à la peau.

Il déclare en même temps « *il n'y a ni grève ni zèle* » (ça le reprend...) mais annonce des sanctions (ah bon ?) et que le mouvement (ben alors ?) n'est le fait que d'un « *noyau d'irréductibles* ». Coté cohérence des propos, il y a mieux....

Mais dès le 12 août, changement de ton. **Le Theule** déclare : « *je suis ouvert à la négociation* ».....Il faut dire que la veille la presse n'a pas été particulièrement tendre avec lui.

Certains journaux ont même révélé qu'il venait de rentrer chez lui, dans sa bonne ville de Sablé malgré la reprise annoncée du mouvement....

Il revient fissa à Paris où il se retrouve quasiment seul dans son ministère. Des journalistes me préviennent que c'est lui qui répond directement au

téléphone !!!! Et le 15 août au soir il annonce que les syndicats sont invités à rencontrer le Directeur Général de l'Aviation Civile le **vendredi 18**.

En attendant, notre ami **Patrice Vautier** du « Canard Enchaîné » en met plein la gueule à l'Administration et au Gouvernement dans son édition du mercredi 16 :

16.08.78

## SUR LE PETIT ÉCRAN DES AIGILLEURS DU ZÈLE

LA GRÈVE DES AIGILLEURS DU CIEL

**L**E citoyen à qui la grève des contrôleurs aériens a fait le plus grand plaisir, c'est Joël Le Theule, ministre des Transports : dès que les malheureux aigilleurs ont annoncé qu'ils renouvelleraient leur mouvement pour le 15 août, Jojo a sauté sur l'occasion pour annuler la réunion prévue jeudi d'entente avec les syndicats. « Je n'avais rien de merveilleux à leur proposer », confiait-il vendredi, entre deux soupis de soulagement, à son entourage.

**Tararadar**  
Quelques heures plus tard, il surréchassait hypocritement sur les antennes de la télévision : « Ni grève ni sale. Lors de notre dernière entrevue, les contrôleurs n'ont pas évoqué les questions de sécurité et c'est arbitrairement que les syndicats ont fixé à huit le nombre d'appareils qu'ils présentaient en charge. La Direction générale de l'aviation civile estime qu'ils pourraient très bien en accepter quatorze ou vingt. »

Joël, on va te faire un dessin : le zèle consiste à accepter huit avions sur le même « secteur », c'est-à-dire sur le même écran radar. Le traitement de chaque avion représente en moyenne 20 minutes, ce qui correspond à 24 avions/heure par radar.

**Au Givreau, les grands remèdes**  
Pour ce qui est de la sécurité, parlons-en des radars. En France — et c'est une bonne chose — chaque contrôleur civil dispose de deux écrans : l'un lui donne la visualisation globale de son secteur, l'autre une image plus rapprochée des avions contrôlés. Hélas, on n'arrête pas le progrès, ma chère. Et le matériel va changer : un seul écran remplacera bientôt les deux « secteurs », en France.

« (...) l'amélioration de la technologie conduit à une augmentation de la fiabilité des écrans radars. De ce fait, leurs pannes deviendraient suffisamment rares pour être acceptables. »

Et si le contrôleur n'accepte pas la panne, que fera-t-il ?

« (...) Chaque contrôleur pourra, en cas de panne de son écran radar, avoir accès à l'écran de son voisin pendant que l'un procédera au changement de sien. »

Chaque écran représente quinze à vingt avions volant à 900 km/h. Alors, un coup d'œil en coulisse chez le voisin pendant qu'on vous plaque les vôtres, cela ne fait pas très sérieux.

**Place aux gonfleurs d'hélices**  
Question sécurité, d'ailleurs, on oublie les militaires qui monopolisent 80 % de l'espace aérien français. Le 30 juin dernier, 356 avions ont survolé le secteur de Luxeuil dans l'est de la France, et les contrôleurs ont eu une charge de 50 avions/heure pendant quatre heures. Le trafic est tellement important que les civils ont demandé aux militaires le doublement d'un couloir aérien : refus.

Une note de service (numéro 873) du 9-1-78 émise par l'aimable Nicaise, chef du service exploitation du contrôle régional de la navigation aérienne Nord, stipule aux contrôleurs civils qu'ils doivent donner la priorité aux avions militaires sur les appareils civils « en période de trafic critique », en faisant descendre « en espace inférieur trois CAG (CAG : circulation aérienne générale, c'est-à-dire appareil civil) normaux pour deux avions d'armes à prendre au-dessus du seuil de saturation.

Autrement dit, trois Boeing 747 doivent céder la place à deux « avions d'armes ». Et les contrôleurs civils redoutent les Mirage...

**Nantes : on s'écrase**

**Q**UESTION à un centime : pourquoi le gouvernement, pour contraindre la grève des aigilleurs du ciel, ne fait-il pas appel aux contrôleurs militaires ? Pourquoi n'implémenterait-il pas l'illustre, plus Clément-Marot, toujours en vigueur ?

Réponse à 60 mots : parce que Clément-Marot provoqua une collision aérienne dans le ciel de Nantes, en 1973.

1973, c'est loïn. Mais que la prescription échoira en octobre prochain. C'est dommage, parce que les familles des victimes anglaises, qui ont engagé une procédure contre le gouvernement français, n'ont rien touché. Et pour cause.

**A**u lendemain de la catastrophe, une instruction est ouverte par le parquet de Nantes et confiée au juge Baillache. Lequel est aujourd'hui président du tribunal de grande instance de Saint-Malo tandis que le dossier, transmis au juge Daiguen, a été bloqué sur la demande de la chancellerie.

Après quoi, nul n'en a reparlé.

Et, on !... voilà une instruction ouverte il y a plus de six ans qui ne connaît que l'oubli en guise de conclusion. Mieux : les avocats des familles britanniques ont déclaré à la BBC que les documents saisis après l'accident par les autorités militaires françaises « ont purement et simplement disparu ».

**P**OURTANT, pourtant... En juillet 1977, Forvillo, déjà garde des Sceaux, a promis que le problème serait réglé dans les deux mois. Le 31 juillet 1978, le porte-parole du Foreign Office a déclaré que « le Premier ministre français a donné instruction à l'avocat du Trésor public (« French Treasury Solicitor ») de prendre des mesures pour coordonner et conclure des négociations pour un règlement global ». Le 3 août dernier, répondant à une question posée à la Chambre des communes, le secrétaire d'Etat au Foreign Office, Frank Judd, a fait la déclaration suivante :

« Le 28 juillet, le gouvernement français a répondu à la démarche effectuée en avril par notre ambassadeur auprès du ministre français des Affaires étrangères et à ma propre démarche effectuée en juin auprès de l'ambassadeur de France à Londres. Il nous a assuré qu'il est conscient de l'incident, de l'aspect humanitaire du problème, et qu'il cherche une solution rapide et satisfaisante. Nous avons eu l'assurance que les contacts avec les parties intéressées seraient pris sans délai que possible dans ce but. »

Le 16 août, paraît le journal « Minute » (annexe du Front National, c'est à dire l'extrême droite) qui me consacre la quasi totalité d'une page intérieure....

D'abord avec une immense photo de ma pomme où, le moins que l'on puisse dire, je ne suis pas à mon avantage.... !

Pris de boisson, ou peut-être même drogué, non ?

En fait cette photo provient d'une série faite avec un appareil automatique lors de notre conférence de presse de la semaine précédente. « Minute » a donc choisi l'une d'entre elles où je cligne des yeux..... Merci, au passage, à l'agence qui a accepté de la vendre.....

La légende n'est pas mal non plus : « C'est à ce florissant barbu (ci-contre) que les centaines de milliers de passagers (....) doivent dire un grand merci pour leur départ en vacances gâché ».



L'article révèle même que je suis affecté à Aix en Provence...

On y trouve aussi cette magnifique phrase : « *On peut d'autant plus remercier de Fournier-là....* ». On ne saurait être plus élogieux et plus élégant à mon égard....

Nous, nous prenons le parti d'en rire. Et je vais me balader dans le hall d'Orly-Ouest, la grande page à la main. Mais je suis tout de même accompagné de six ou sept « gardes du corps »... Nous croisons une patrouille de CRS qui nous arrête quelques instants, regardent, comprennent, rigolent et... continuent leur patrouille.

Nous allons prendre un pot à l'un des bistrotts de l'aérogare. J'ai la page du journal posée bien en évidence sur mes genoux. Stupeur du garçon lorsque je relève la tête pour passer ma commande. Il regarde alternativement le journal et ma trogne et il manque en renverser son plateau....

Et nous voilà donc à la DGAC l'après-midi de ce vendredi [18 Août](#). La réunion est présidée par **Claude Abraham**, assisté de **Samy-Marc Saadia**, son Conseiller « social », de **Jean Lemoine** du Ministère, de **Roger Machenaud** et de **Marcel Griveau**, le Chef du Scta, bien effacé après l'article du « Canard Enchaîné » où ses compétences ont été mises en lumière...

La « grande » salle de la Dgac est trop petite. Une partie de la délégation Sncta va rester debout ! A la table, je suis entouré de **Gérard Daniel**, **Philippe Taurisson** et **Christian Clavé**.

Nous allons avoir quelques fou-rires qui inquièteront les autres syndicats ainsi que l'Administration car ils n'en comprennent pas les raisons....

- **Gérard** me montre **Griveau**, à moitié caché par un rideau (!) en train de bailler à s'en décrocher les mâchoires : « *Regarde, on dirait Alice Sapritch* ».

Faut dire que la première fois qu'il a pris la parole, il a tellement été rembaré (suite au « Canard » bien entendu) qu'il ne va plus l'ouvrir...

- **Philippe**, lui, me donne un coup de coude en me disant : « *continue, tu tiens le bon bout, regarde Abraham* ».

En effet, le DG, toujours aussi cassant et hautain est en train de s'énerver. Alors qu'il fumait la pipe depuis un moment, il est en train de s'allumer une cigarette.... Difficile de ne pas pouffer en le voyant la pipe d'une main, la clope dans l'autre.

Le DG a une proposition à propos des primes. Avec un mécanisme complexe, la prime d'exploitation va être partagée en deux parties, l'une (90%) va être calculée sur le rapport trafic/effectif, l'autre (10%) va être indexée annuellement sur l'indice des prix.

Au Sncta, ça ne nous enchante guère. On va finalement refuser d'approuver, ce qui me sera reproché par certains pendant des années.... De toute façon, **Abraham** n'avait pas l'intention de nous demander notre avis... Il nous

déclare : « *vous allez me dire que le verre est à moitié vide mais moi je vous dis qu'il est à moitié plein* ».

Pour détendre l'atmosphère de cette salle surchauffée, je lui rétorque : « *en parlant de verre....* » Eclat de rire général. Et **Abraham** envoie ses secrétaires (deux charmantes jeunes filles pas contente du tout de faire des heures sup mais avec qui je vais devenir ami pendant des années) acheter des boissons au bistrot d'en face.

**Abraham** a aussi dans sa poche une augmentation de 65 f. mensuels pour je ne sait plus quelle prime. Devant la moue générale, il décide d'une suspension de séance.

Pendant celle-ci, **Christian**, qui est assis à coté de **Saadia**, fourre son nez dans le dossier qu'il a laissé (intentionnellement ?) sur la table.

Il y découvre un document : « *Etude portant sur l'évolution des traitements et des primes des OCCA* ». On a pas le temps de le lire. Je dis à **Christian** :

« *pique-le* ». Mais il faut que j'insiste un peu et discrètement pour ne pas alerter les autres syndicats... **Christian** finit par le piquer mais il va trembler tout le reste de la réunion... Si jamais **Saadia** cherche son document....

L'Administration revient. Elle a obtenu du Ministère... **5 francs de plus !!!**

J'en rirai pendant des années : 3 heures de « négociation » pour obtenir 5 francs de plus....

En fin d'après-midi, nouveau fou-rire. On entend à plusieurs reprises des coups de klaxon brefs et secs. **Philippe** me souffle : « *c'est la gonzesse d'Abraham qui s'impatiente, elle doit l'attendre pour partir en week-end* ».

On ne saura jamais si c'était bien ça mais de fait **Abraham** s'énerve de plus en plus et fini par nous proposer de lever la séance et de la reprendre le lundi suivant. **Machenaud** intervient. Il a vite fait ses comptes celui-là. Il fait remarquer à **Abraham** que ça va coûter un max en frais de mission pour nous faire revenir alors que nous sommes tous là.

C'est donc à contre-cœur que le DG nous fixe rendez-vous pour le lendemain matin. Je téléphone chez moi pour dire que je ne rentre pas.....

Ce samedi, plus question de gros sous. On parle, enfin, conditions de travail. Mais là aussi ça patine.

Finalement, **Machenaud** nous lâche tout d'un coup les **32 heures pour les CCR et Orly, Roissy**.

Tête d'**Abraham** qui médusé nous déclare : « *Puisque le Directeur de la Navigation Aérienne vient de vous le dire* ». Coté enthousiasme, on fait mieux...<sup>5</sup>

Finalement, à part ces 32 heures, nous n'aurons pas obtenu grand chose.

Dès le lendemain, l'AG de Bordeaux décide de ONZE jours de « 8 avions par secteur ».

Il y a du tangage au sein de l'Intersyndicale.

**Bernard Vignes** et **Bernard Vergnaud**, Secrétaires Nationaux Sncta, sont fermement « priés » de quitter l'AG du CCR Nord le **21 août**...

---

<sup>5</sup> J'apprendrais bien des années plus tard, par Ghérardi, Inspecteur Général, que Machenaud avait ensuite passé un sale quart d'heure avec Abraham et Le Theule.....

Cependant, nous réussissons à ce que dès le jeudi 24 août toutes les autres AG rejoignent la position de celle de Bordeaux.

Le 26 août, comme promis, « Le Monde » publie mon texte de réponse à Jean Truelle (deuxième fois que ma signature apparaît dans ce quotidien) :

### L'ordinateur peut-il remplacer l'aiguilleur?

Peut-on faire confiance à l'ordinateur pour assister, voire pour suppléer le contrôleur? Dans le conflit qui les oppose aux pouvoirs publics, les aiguilleurs du ciel mettent notamment en avant le manque de fiabilité des matériels informatiques actuellement en service. Beaucoup contestent que, dans le futur, la machine puisse, sans danger, remplacer l'homme.

M. Jacques Fournier, secrétaire national aux relations extérieures du syndicat national des contrôleurs du trafic aérien (autonome) et Gilles Rougy, secrétaire général de l'Union syndicale de l'aviation civile (C.G.T.), expriment ci-dessous leur point de vue.

#### Le point de vue des autonomes...

par JACQUES FOURNIER

L'INTRODUCTION de l'informatique dans la fonction de contrôle a pris le nom de *Caura*. Cette abréviation, qui signifie *contrôle automatique du trafic aérien*, a été remplacée par *contrôle automatique du trafic aérien*. Pourquoi ce changement d'appellation? Dès les années 60, la possibilité de remplacer les contrôleurs — turbulents — par l'ordinateur — sans revendications — a été examinée. Il a fallu se rendre à l'évidence : l'ordinateur ne remplacera jamais l'être humain.

Aujourd'hui, l'automatisation du contrôle se résume à ceci : déviance automatique, dans les grands centres aéroportuaires, de la plus grande partie des plans de vol déposés par les pilotes, avec possibilité de mise à jour de ces plans ; corrélation sur les *sonar-radar* des contrôleurs entre les plans de vol, mis en mémoire par l'ordinateur, et les informations captées par l'antenne du radar. Cette corrélation possible se traduit par la déviance sur les écrans, à chacun des échos signalés, de l'identité et de l'altitude de l'avion auxquelles il correspond.

Encore faudrait-il que tout cela fonctionne parfaitement. Les « perfectionnements » ont entraîné l'obligation pour les contrôleurs de doubler — au moins — les séparations entre les échos ainsi perçus, du fait du manque de fiabilité du système. Quel progrès ! Dans la phase actuelle, il n'est donc pas question de supprimer les contrôleurs.

La prochaine étape prendra le nom de *Caura IV*. Il s'agit d'un système électronique destiné à avertir le contrôleur qui ne s'en serait pas rendu compte du risque de collision encouru par deux ou plusieurs avions. En aucun cas, le système ne pourra fournir un avis sur la solution à apporter pour éviter la

catastrophe. Il ne s'agit que d'une aide. Pour l'instant, personne n'a pu fixer le seuil de cette aide car les expérimentations ont démontré la fréquence trop importante d'alarmes injustifiées, qui ne feraient finalement qu'alourdir la charge de travail du contrôleur.

En matière d'automatisation, il ne s'agit donc, en aucun cas, d'espérer voir un jour les fonctions classiques actuellement dévolues aux contrôleurs se réduire à presque rien. Car il ne faut pas oublier non plus que le premier partenaire du contrôleur est aussi un être humain : le pilote. Ses réactions, aux commandes de son avion, ne peuvent être ni prévues, ni calculées par l'ordinateur au sol. Que le fameux *control-nimbus*, nuage d'orage qui constitue un danger pour la navigation aérienne, s'installe au beau milieu d'une voie aérienne, et qui pourra provoquer la décision du pilote de l'éviter par la droite ou par la gauche, les conditions météorologiques étant telles que deux pilotes, contrôlés en même temps à ce danger, mais à des altitudes différentes pourront avoir une décision inverse.

On peut alors imaginer que le pilote dialogue directement à bord de son avion avec l'ordinateur au sol. Les études à ce sujet ne sont pas probantes. Le matériel embarqué qui serait nécessaire à ce dialogue est si coûteux pour le transport aérien que son économie n'est pas prête de le supporter, d'autant que la diversité des flottes aériennes ne se prête guère à une telle sophistication.

Non, les contrôleurs n'ont pas peur du progrès. Leur seule crainte à cet égard est qu'il ne soit pas maîtrisé. L'expérience a prouvé qu'on ne cherche pas à adapter la machine à l'homme, mais qu'on tend à rendre le contrôleur esclave de l'ordinateur au détriment de la sécurité.

### ...et celui de la C.G.T.

par GILLES ROUGY

La lutte des personnels de la navigation aérienne serait un combat d'arrière-garde mené par des techniciens en passe d'être remplacés par des ordinateurs. Cette affirmation relève de la plus pure science-fiction.

Il est vrai que remplacer l'homme par la machine dans le contrôle aérien serait une bonne solution dans le mesure où l'on serait sûr de l'infailibilité du système.

Le contrôle automatique se heurte aujourd'hui à deux seuils : les possibilités des techniques informatiques, particulièrement la saisie des données (codage et décodage) ; la souplesse d'utilisation du service de contrôle actuel qui répond au souci des compagnies d'éviter une planification trop stricte du trafic aérien au niveau international.

La situation actuelle du contrôle aérien français peut se résumer ainsi :

— Un matériel insuffisant, inadéquat, pas assez fiable en regard de la faiblesse des effectifs en personnel de maintenance. L'état de ce matériel est dû, bien évidemment, à la faiblesse des budgets d'équipement de l'aviation civile. Il faut également noter que les techniciens utilisateurs ne sont en rien consultés pour les choix. Cela se traduit par l'acquisition d'équipements souvent inadéquats voire inutilisables ;

— Des contrôleurs et techniciens qui, faute d'effectifs, font (particulièrement dans les petits aéroports)

des centaines d'heures non rémunérées chaque année.

Aujourd'hui, l'évolution des techniques et l'augmentation du trafic aérien imposent une qualification accrue pour tous les personnels.

Notre problème n'est pas d'accepter une quelconque déqualification toujours présentée comme un moyen de progrès. Il s'agit plutôt d'obtenir les moyens d'une véritable formation professionnelle et permanente, indispensable pour accomplir des tâches d'études et de formation qui nous sont déjà confiées. Ces tâches seraient d'autant mieux accomplies si nous étions déchargés de nos responsabilités d'intervention directe sur le trafic, par l'automatisation complète du contrôle.

Les contrôleurs aériens ont-ils peur du progrès ? Si le progrès signifie les efforts du gouvernement pour gérer l'aviation civile avec des budgets de rigueur et si ce progrès est compatible avec la situation de sécurité des passagers qui est en cause.

Les progrès de l'aéronautique gouvernementale sont spectaculaires et rapides dans l'aviation civile, comme dans tous les services publics. Nous luttons contre cette politique hétéroclite qui va à l'encontre de l'expansion du trafic aérien en toute sécurité.

A la suite de quoi mon propriétaire arrive le journal à la main :

- « C'est vous là, qui avez fait cet article ».
- « Ben oui, c'est bien moi ».

Ah, le regard de mon proprio....

Le 30 août, Le Theule hausse le ton... La presse aussi :

**LES PAGAILLEURS DU CIEL REMETTENT CA! ET POURTANT...**

**Ces damnés de l'air travaillent 27 heures par semaine**

DEPUIS samedi 26, c'est à nouveau la pagaille dans le ciel, par le fait d'une escouade de fonctionnaires aiguilleurs. Des heures de retard — et parfois plus d'une demi-journée — en France, et des troubles encore plus importants à l'étranger.

30. 800 78

On se demande bien pourquoi **Machenaud** vient de nous attribuer les 32 heures....Mais bon !!!

Mais le **4 Septembre**, bonne surprise, de la part cette fois d'**Abraham** qui ne nous avait pas habitué à tant de mansuétude à notre égard... :

**QUESTION A UN RESPONSABLE**

**C. ABRAHAM : « LES AIGUILLEURS DU CIEL DOIVENT RESTER DES FONCTIONNAIRES »**



**QUESTION.** — Les aiguilleurs du ciel sont des fonctionnaires, payés par l'Etat, alors que le service qu'ils rendent n'intéresse que les usagers du transport aérien. Ne serait-il pas juste que ceux-ci les prennent en charge — et non les contribuables ?

**M. Claude ABRAHAM.** — Votre question revient à demander pourquoi on n'a pas créé une Agence de la navigation aérienne. Pour deux raisons :

► Les redevances de survol, qui sont actuellement payées par les usagers des vols internationaux, et qui vont progressivement couvrir la totalité du coût du service de route, ne représentent en fait que moins du quart de la totalité des dépenses impliquées par le contrôle de la circulation aérienne, si l'on y inclut les services d'approche et les services rendus sur les plates-formes aéroportuaires, ainsi que toute l'infrastructure technique et humaine qui leur sert de support. Faire prendre en charge par les usagers le contrôle de la circulation poserait à l'heure actuelle à ceux-ci des problèmes financiers quasi insurmontables, et l'on voit mal, d'autre part, l'intérêt d'une agence dont les trois quarts du budget proviendraient des fonds publics.

► Les personnels de la navigation aérienne sont, je crois, très attachés à leur statut de fonctionnaires et à l'unicité des services de l'aviation civile. Quelle solution adopter alors ? Je reste convaincu que les officiers contrôleurs de la navigation aérienne accepteront rapidement les contraintes d'un statut public dont, précisément, ils ne veulent en aucun cas s'écarter. On me dit : « Les aiguilleurs du rail, ceux des zones d'approche portuaires ne sont pas fonctionnaires de l'Etat ; pourquoi ceux du ciel le sont-ils ? » Les aiguilleurs du rail appartiennent à un système de transport unifié qui est une société nationale, responsable à la fois de son infrastructure, de l'exploitation de celle-ci et du transport. La situation dans le domaine aéronautique est profondément différente : les transporteurs sont multiples, les infrastructures sont gérées en général sous le régime de la concession, et l'Etat, comme dans la quasi-totalité des pays du monde, se charge de fournir les services d'aide à la circulation aérienne. Je ne pense pas que quiconque envisage, à l'image de ce qui se passe dans certains pays de l'Est, par exemple, d'en venir à une administration unique de gestion de l'infrastructure, de l'espace et du transport. Quoi qu'en disent les contrôleurs aériens, la sécurité n'est pas compromise, et personne n'a le monopole des soucis relatifs à la sécurité. La sécurité est pour tous les responsables de l'aviation civile une préoccupation quotidienne, et la lutte pour la sécurité ne se cantonne pas au seul domaine de la circulation aérienne. De même que je n'ai jamais hésité à interdire un vol ou l'exploitation d'une compagnie lorsque la sécurité me semblait en jeu, de même je n'hésiterais pas à prendre des mesures aussi rigoureuses si le niveau de sécurité offert par le système de circulation aérienne me semblait compromis.

J.-P. FERRIER

M. Claude Abraham, directeur général de l'Aviation civile.

LE NOUVEL ECONOMISTE N° 147 - 4/978

Ce **lundi 4 septembre** va être très spécial pour moi.

En effet, le matin, j'ai rendez-vous à **Matignon**, en compagnie de **Gérard Daniel**. C'est lui qui s'est chargé des démarches nécessaires via **Chaban-Delmas** à Bordeaux.

Mais à Marignane, je tombe sur **Alain Marec** (Cfdt) qui monte lui aussi à Paris car nous avons une Intersyndicale Nationale l'après-midi.

**Marec** est évidemment très étonné de me voir en costard-cravate.... Il pressent donc quelque chose et n'a de cesse d'essayer de me tirer les vers du nez pendant tout le vol.

Et avec **Gérard** qui m'attend dans le Hall d'Orly, il est désormais certain que nous cachons un truc....

**Gérard** et moi sommes reçus par un certain **Raymond SOUBIE** <sup>6</sup>, Conseiller social du Premier Ministre, assisté de **Raphaël Haddas-Lebel**. L'entretien est très courtois mais ne débouchera pas sur grand chose... Au moins avons-nous pu plaider notre cause « au-dessus » de l'intraitable **Joël le Theule**.

L'après-midi, à notre arrivée à l'Intersyndicale, au CCR Nord, **Drogoz** nous accueille par un : « *Eh bien vous allez nous parler maintenant de ce qui s'est passé à Matignon* ». Faut avoir des nerfs d'acier... Les nouvelles vont vite ! Evidemment nous faisons les innocents... Et comme ils n'ont quand même pas de preuve, on passe à autre chose....

Mais comment ont-ils su ???? Je vais l'apprendre très rapidement.

En même temps que nous étions reçus au rez-de-chaussée, le Secrétaire Général de l'OTAN était attendu par le Premier Ministre.

Bien que nous soyons passés par de petites portes, la cour d'honneur était pleine de Gardes Républicains, l'un des nombreux journalistes présents a eu le temps de me reconnaître ( !!!) et il a prévenu aussitôt la... Cfdt. On ne se méfie jamais assez de ces gens-là....

Indépendamment de cet incident, l'Intersyndicale va être très houleuse.

En plus, la CGT nous a amené un IAC ( !!!), un certain **BAUDRY** (celui qui, bien plus tard, deviendra Directeur de la Navigation Aérienne....). Je vais avoir des mots avec lui.... Je notifierai ensuite à **G. Rougy** qu'il va un peu loin dans la provoc !

Le **10 Septembre**, je suis interviewé par RTL.

Le jeudi **14 Septembre** nous sommes invités à la DEA, la Délégation à l'Espace Aérien, chez **Philippe de Maistre**.

Nommé en 1971, il avait toujours refusé de recevoir les Syndicats pour « *rester neutre* » disait-il...

Il avait quand même dû nous recevoir une première fois en 1976.

Et cette fois, c'était sur ordre formel qu'il recevait tous les Syndicats <sup>7</sup>

Rien de bien concret là encore.

Je me souviens juste d'une « altercation ».

A la suite de l'une de mes déclarations, l'un des accompagnateurs du Délégué était devenu tout rouge de colère.

**De Maistre** m'avait alors dit : « *Quand même, M. Fournier, vous parlez à un Colonel* ».

J'avais rétorqué : « *Je ne pouvais pas deviner que vous êtes Colonel puisque vous êtes en civil. Et Colonel ou pas, ça ne change strictement rien à ce que je*



---

<sup>6</sup> Oui, oui, celui-là même qui en 2007 est devenu Conseiller de Nicolas Sarkozy !

<sup>7</sup> M. de Maistre, en visite officielle au CCR/SE quelques mois plus tard, m'avisant au Secteur UL, plantera sur place une brochette de Généraux en grand uniforme et une palanquée de civils endimanchés pour traverser la salle de contrôle, me saluer et discuter un moment avec moi. Je rigole encore de la tête que faisaient tous les membres de sa suite !

*viens de dire* ». Le Colonel avait piqué du nez et **de Maistre** était passé à autre chose.

Le lendemain **15 septembre** nous étions à nouveau convoqués à la DGAC. Au bout de cinq minutes de réunion, on s'aperçoit qu'**Abraham** n'a rien de nouveau à mettre sur la table. On ne prend même pas le temps de le remercier pour son interview, le Sncta propose aux autres Syndicats de s'en aller. Vu leur peu d'empressement, nous claquons la porte les premiers. Nous aurons été dix-sept minutes face au Directeur Général.... Un record !

Sur le Boulevard du Montparnasse, les nombreux journalistes présents à notre arrivée se sont égayés dans les bistrots alentours.

Seule reste devant la DGAC une voiture émettrice de RTL. Le journaliste, qui n'y dort que d'un œil, me voit sortir. Et je passe immédiatement en direct sur son antenne....

Arrivé au CCR Nord, je vais recevoir une avalanche de coups de fils des autres journalistes...frustrés et furieux....

Le mensuel « **INTERAVIA** » va également publier un éditorial intitulé :  
« *Contrôleurs aériens ; une besoin de reconnaissance réelle* ».

Après plusieurs réunions de l'Intersyndicale, des incidents ici ou là avec menaces de sanctions, l'action « 8 avions par secteur » se transforme finalement en simple « grève du zèle ».

Et je vais passer les mois qui suivent à écrire, à contacter, à rencontrer les Députés et les Sénateurs des Commissions qui examinent le budget de l'Aviation Civile.

A la suite de ce travail de fourmi, il va y avoir le dépôt d'un nombre important de questions écrites au Ministre des Transports de la part de parlementaires de l'opposition comme de la majorité.

Au cours de cet été, il va y avoir également un « incident » plutôt plaisant finalement, qui ne nous a effectivement pas beaucoup inquiété.

L'une des fois où je suis monté à Paris, j'avais décidé de monter la veille, pour éviter les journalistes. Et pour parfaire mon incognito, j'avais prévu, avec les gars de la Tour d'Orly, de rejoindre celle-ci par le souterrain et d'éviter ainsi le grand hall.

Bonjour l'incognito : au beau milieu du souterrain désert m'attendait le jeune Commissaire des Renseignements Généraux de l'Aéroport !!!!!

On se connaissait depuis un bout de temps, forcément et il avait décidé de me tutoyer !

Moi : « *voilà une belle confirmation que mon téléphone est bien sur écoute !* »

Lui : « *oui, bon, t'as fait bon voyage... ?* »

Moi : « *oui, merci. Mais puisque nous parlons de mon téléphone, tu pourrais pas t'arranger pour qu'au moins je puisse entendre mes correspondants quand vous écoutez ma ligne. Parce que le raffut que ça fait, c'est infernal !* »



C'est le Père **Le Theule** qui a du être content.....puisque c'est à peu de chose près ce que nous n'avions cessé d'expliquer et de répéter tout au long du conflit ! Notons que de tous les journaux présents ce jour-là, seul « Le Monde » reproduira ces propos du Directeur.....

Nous n'avions donc pas tout perdu, loin de là, à l'issue de ce long conflit de l'été.

## Il faut revaloriser la fonction « contrôle »

### « Nous avons d'énormes progrès à accomplir dans le domaine du contrôle du trafic aérien »

● Une interview exclusive de M. Roger Machenaud, directeur de la Navigation aérienne



Né le 25 décembre 1918, M. Roger Machenaud est un ancien élève de l'Ecole navale. Entré en avril 1949 dans le corps des ingénieurs de l'aviation civile, il a été promu ingénieur général en septembre 1962. Après avoir été successivement directeur de l'aviation civile en A.E.F.-Cameroun de 1954 à 1958, puis directeur général de l'ASECNA (Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar) de 1959, date de sa création, à 1975 (rappelons ici que l'ASECNA a reçu en 1972 le prix Edward-Warner, la plus haute distinction de l'OACI), M. Machenaud était président

de la section de la sécurité et de la navigation aérienne à l'inspection générale de l'aviation civile lorsqu'il fut appelé, le 14 juin 1978, à la tête de la Direction de la navigation aérienne. Très vite, il s'est trouvé confronté à une situation difficile provoquée par les mouvements revendicatifs des officiers contrôleurs de la circulation aérienne. Connu pour sa fermeté, le nouveau directeur a su néanmoins s'attirer l'estime de ses interlocuteurs par la connaissance qu'il a des problèmes techniques et humains. Il nous livre ici quelques-unes de ses impressions, quatre mois après sa nomination.

« Air et Cosmos » remercie vivement M. Machenaud de l'entretien qu'il a bien voulu lui accorder.  
J. G.

Mais tous les propos de **Roger Machenaud** ne nous conviennent évidemment pas.

Dans « *Conflits dans l'Air* » N° 5, en novembre, nous publions une « *contre-interview* » dans laquelle nous réfutons point par point ceux des arguments du Directeur qui n'ont pas notre assentiment.

Dans le même temps, au cours d'une longue après-midi de travail avec notre Avocat à Marseille, Me **Abeille**, nous mettons au point le recours en Tribunal Administratif contre les sanctions de l'été. Et nous invitons les Contrôleurs concernés à déposer un recours individuel.

Ce sera rapidement chose faite, malgré le SPAC-CFDT qui ose publier un communiqué pour juger notre initiative totalement vouée à l'échec après avoir

pris l'avis, paraît-il, du conseiller juridique de sa Confédération. C'est tellement nul que nombre d'adhérents CFDT se joindront à nous !!!<sup>8</sup>

Et puis les Compagnies aériennes, qui n'ont pas encore digéré l'été écoulé, s'en prennent à nouveau aux Contrôleurs, notamment Air Inter. Je mets au point, avec les autres organisations syndicales, un communiqué commun qui dénonce, entre autres, le « *caractère diffamatoire* » des déclarations de la compagnie intérieure.

**Jacques de Barrin** prendra cette fois la peine de me contacter au préalable et notre communiqué sera quasi intégralement publié dans « Le Monde » daté du **29 octobre**.

Mais ça continue d'en défriser certains. Ainsi, dans « Le Monde » daté du **11 novembre** paraît un article, intitulé « *Grèves et irresponsabilité* », d'un certain **Alfred Grosser** qui est, à l'époque, correspondant du « Monde » en Allemagne. De quoi se mêle-t-il celui-là ???

Bien que les « Aiguilleurs du ciel » ne soient jamais nommés, je vois rouge et j'obtiendrai que soit publié une « lettre de réponse » dans l'édition du **8 décembre** !

C'est également à ce moment-là que le SNCTA (**Gérard Raguin** et moi-même, c'est **Gérard** qui a obtenu le rendez-vous) rencontre pour la première fois **Me Roland DUMAS**, le très célèbre avocat du « Canard Enchaîné » (c'est d'ailleurs l'hebdomadaire satyrique qui nous avait donné le conseil...).

Nous entretenons **Me Dumas** de l'affaire de la catastrophe aérienne de Nantes en 1973, qui patine allégrement en justice....**Me Dumas** accepte bien volontiers de devenir l'avocat du Syndicat d'autant que nous nous sommes déjà constitués partie civile.

Le **14 novembre** nous allons faire un nouveau coup d'éclat. Nous refusons de nous rendre à une réunion avec le Chef du Service du personnel, réunion qui porte pourtant sur les rémunérations. Nous justifions notre refus par le fait que l'ordre du jour est strictement identique à celui de la réunion du 15 septembre précédent, avec le Directeur Général, réunion où le Sncta et les autres syndicats n'étaient pas resté plus de dix-sept minutes....

Paraît également « CONTROL » N° 26 :



<sup>8</sup> Nous gagnerons intégralement ces recours quelques années plus tard et l'Administration sera contrainte de nous rembourser les sommes retenues sur nos primes !

Evidemment, immédiatement après la déclaration ci-dessus de R. Machenaud, à notre demande, notre Avocat avait transmis celle-ci au Tribunal de Marseille à l'appui de notre requête.... Merci M. Machenaud !

Rédac-Chef de ce Magazine, comme je l'ai déjà dit, je n'allais pas omettre d'utiliser également cette tribune !!!

Le dessin de couverture a été réalisé par **Noël Calzaroni**.

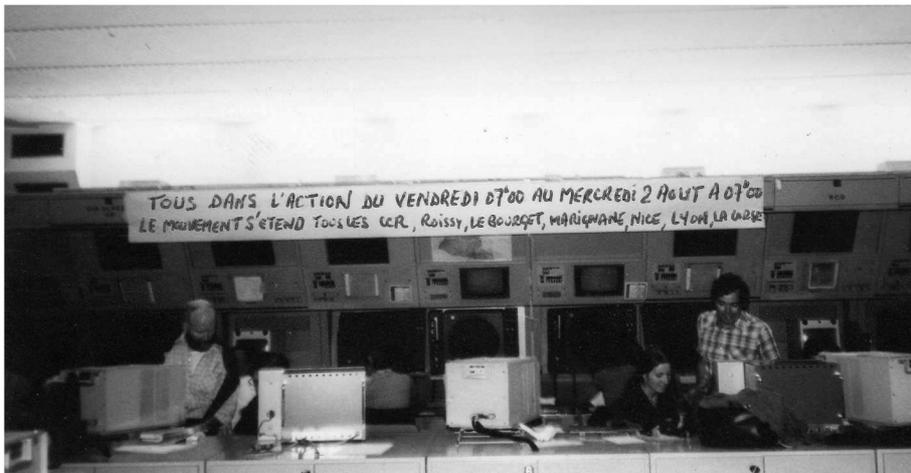
Je me réserve bien entendu le titre de l'article : « **La sécurité aérienne : un alibi ? Trop de pannes interviennent, trop de systèmes sont inadaptés pour faire ainsi un procès de plus aux Contrôleurs** ».

L'article lui-même, sur cinq pages et demi s'il vous plait, est rédigé et signé par **Jean-Pierre Chaberty. (Titi)**.

J'y ajoute deux photos prises au CCR/SE au cours de l'été.

Il s'agit de banderoles de l'Intersyndicale.

Deux banderoles qui nous auront bien fait rigoler.



Ces banderoles ne plaisent évidemment pas au Chef du CCR, **Denis Pietrera** (alias « *Achille Talon* »). Je crois bien que c'est **Jeannot Lecuyot** qui l'avait ainsi surnommé, il faut dire que le Monsieur était petit, rondouillard et célibataire...).

Donc, **Pietrera** vient nous « sommer » de les enlever. Mais comme il n'a vraiment aucune autorité *et que nous doutons fortement de ses compétences (il vient du Cautra et de l'Asecna)*, nous lui rions au nez !

Alors, il entreprend de les détacher lui-même. Mais comme il n'est pas très grand, il ne fait que sautiller en vain. D'un geste, nous faisons taire les quolibets qui commencent à fuser de la part des Contrôleurs présents.

Vexé, **Pierrera** s'en retourne dans son bureau. Nous croyons l'incident clos. Mais non. Il a appelé les Ouvriers d'Etat en leur donnant l'ordre de retirer les banderoles. Ils montent en Salle, regardent celles-ci et décident que cela ne relève pas de leurs attributions et ils s'en retournent comme ils sont venus. L'un d'entre eux, dont j'ai oublié le nom, viendra me voir ensuite pour s'assurer de notre solidarité au cas où. Ce que je lui garanti. A partir de là, je serai un grand copain de ces Ouvriers d'Etat jusqu'à ma retraite (l'un d'entre eux sera même présent à ma fête de départ).

Avec **Pierrera** j'ai une autre histoire tout aussi rigolote.

Un jour que je rentre dans l'après-midi de Paris et m'appête à rendre compte en salle de mes rencontres en « haut lieu », il se précipite sur moi :

« Alors, M. Fournier, qu'avez-vous à nous raconter ? »

Du tac au tac, je lui réponds :

« Monsieur, je n'ai pas de compte à vous rendre. Si vous voulez savoir ce qui s'est passé, téléphonez au Directeur du personnel, c'est lui qui devrais renseigner l'encadrement. Maintenant, je vous prie de me laisser avec mes mandants pour mon compte-rendu ».

Tout penaud et rouge comme une pivoine, il est reparti dans son bureau.... Les Contrôleurs de service, évidemment, ont été ravis de mon attitude.

Le **29 Novembre**, satisfaction .

**Gradimir Tasic**, le seul Contrôleur Yougoslave, jugé coupable de la collision aérienne de Zagreb, est libéré « sur parole », suite à une intense campagne mondiale de soutien organisée par l'Ifatca, sous la houlette de son Vice-Président, le Chypriote **Andreas Avgoustis**.

L'année va se terminer le... **15 Décembre** par une émission sur France 3, intitulée « *Avoir peur en avion* »

Voici le compte-rendu que j'en ai fait dans « Control » N° 27 :

## AVOIR PEUR EN AVION

Par certains côtés, l'émission de la troisième chaîne, diffusée le vendredi 15 décembre, rappelait un « après-midi de France-Culture » sous-titré « **Deux heures pour comprendre la sécurité aérienne** » (voir CONTROL n° 22) qui avait été réalisé dans le cadre du dernier Salon aéronautique du Bourget.

Nos lecteurs, s'ils ont été aussi téléspectateurs de FR 3 en cette fin d'année, ont vu en images bien des aspects évoqués près de deux ans plus tôt par France-Culture. La présence aux deux émissions de **Max VENET**, Président de la Commission de sécurité des vols au Syndicat National des Pilotes de Ligne, en est la plus belle illustration.

Au passage, nos lecteurs-téléspectateurs, qui s'intéressent aux oiseaux et aux dangers qu'ils constituent pour l'Aviation (voir CONTROL n° 8, 14, 22 et 24), auront sans doute apprécié cette séquence étonnante où les pare-brise et les ailettes des réacteurs sont testés à l'aide d'un « canon à poulets ».

Toutes les images sur la recherche d'une sécurité maximale en construction aéronautique et les essais qu'elle entraîne étaient également d'un grand intérêt et sans doute plus suggestives que des déclarations radiophoniques.

Cependant, la conception même des émissions, tant de radio que de télévision, a amené au même déséquilibre : le cœur de la sécurité aérienne, le **CONTROLE DU TRAFIC AERIEN**, a été escamoté.

Et pourtant, André SABAS, le réalisateur de la télévision, ne présentait-il pas son émission dans la Tour de Contrôle d'ORLY ? Ainsi n'avait-on pas considéré au départ que **le meilleur symbole de la sécurité aérienne est représenté par les Contrôleurs de la circulation aérienne** ?

Alors, pourquoi ne leur avoir consacré que quelques minutes, juste à la fin de l'émission, presque à la sauvette ?

La séquence consacrée à la Tour de ROISSY était surtout une campagne de promotion du Radar de surface **ASTRE**, non sans intérêt d'ailleurs pour nos lecteurs (voir CONTROL n° 24 et 26). Mais elle n'expliquait pas vraiment le véritable travail des Contrôleurs de cet aéroport. Et pourquoi ne nous a-t-on pas montré le **Contrôle d'Approche** (au rez-de-chaussée de la Tour) ? Etait-ce pour éviter de rappeler que des **Contrôleurs militaires sont affectés dans cet organisme purement civil** ?

L'émission commencée à 20 h 30, il aura fallu attendre 21 h 29 pour que le commentateur précise enfin : « **le contrôle du trafic aérien est en passe de devenir le problème NUMERO UN de la sécurité aérienne** ». Une assertion qui ne pouvait sans doute être tue après les événements et les polémiques de l'été dernier.

**A quand donc de grandes émissions de radio et de télévision « POUR BIEN COMPRENDRE LE CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE » ?**

J. F.

Fin décembre, j'adresse à **576** journalistes, députés, sénateurs et personnalités ciblées un dossier de synthèse sur l'action de l'été et ses « suites ».

Nous envoyons également 1Kg 200 de documents sur ce conflit à l'Organisation Internationale du Travail (OIT) à Genève.

Mais c'est le Ministre des Transports, **Joël LE THEULE**, qui va conclure en beauté cette année 78, plus que chargée.

Répondant (Journal Officiel) à une question posée, à ma demande, par la Sénatrice Communiste **Hélène Luc**, le Ministre déclare :

« 1) Les **normes de sécurité**, aussi bien dans les réunions internationales que sur le plan de la réglementation, **N'EXISTENT PAS**.

« 2 )Je tiens à être très ferme sur ce point, **JAMAIS LES NORMES DE SECURITE NE SONT DEPASSEES**. »

J'en ris encore trente ans après !!!!

\*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*

Lors de sa prestation devant la Presse le 25 Octobre, **Roger Machenaud** avait également, déclaré ceci, à la grande stupeur des journalistes :

« **Lorsqu'un contrôleur détecte un conflit potentiel entre deux avions qu'il contrôle dans son secteur et dont la vitesse de rapprochement est de l'ordre de 200km/h, il ne lui est pas possible de prendre l'avis d'un supérieur : c'est lui qui décide et en l'occurrence, il est seul** ».

Et d'ajouter également :

« **J'ai vu des contrôleurs affectés physiquement et durement après avoir pris conscience du fait qu'ils étaient à l'origine d'un airmiss** » .

M. Machenaud avait donc bien compris un certain nombre de choses. Dommage que ce ne fût malheureusement pas le cas de **Joël Le Theule** !

Et ça n'a malheureusement pas non plus dissuadé **Roger Machenaud** de s'entêter avec son fameux « Plan ».

## Petit florilège, choisi parmi les lettres « courroucées » reçues au cours de l'été.

CAZES Robert  
9, rue Rabutin Chantal  
13009 Marseille

Marseille le 24 juillet 1978  
Messieurs les Aiguilleurs du ciel  
à Aix en Provence.

Messieurs,  
Ayant décidé de passer une semaine de vacances aux Baléares avec ma femme nous nous sommes présentés à Marignane le 16/7/78 à 15h pour... embarquement à 16h. Quelques heures plus tard Iberia nous a offert un rafraîchissement, puis un souper, puis nous emmenait dans un hôtel de Vitrolles d'où nous repartîmes le lendemain vers 15h pour embarquer enfin vers notre destination.  
Pour le retour nous avons dû faire 2h30 de chaîne à Palma pour recevoir un billet d'avion pour Barcelone où nous avons pris un train avec changement vers 23h à Cerbère pour arriver à Marseille ce matin vers 6h30.  
Je suis retraité et pour cela j'ai travaillé du 1<sup>er</sup> juillet 1930 au 30 juin 1976 pensant avoir ainsi acquis le droit de disposer de mon temps de retraite à ma guise.  
Eh bien non : imaginez l'attente à Marignane le 16/7 pendant 5h environ, les 2h20 de chaîne à Palma hier, le changement de train à Cerbère à 23h avec les valises à porter. Un panneau à Palma annonçait en toutes langues que les aiguilleurs français etc... et quand on essayait d'insister « vous pouvez pas.... » on était vite coupé « ce n'est pas nous qui sommes en grève ».  
Je souhaite que la présente vous parvienne car je tiens à ce que vous sachiez que je ne puis me résoudre à admettre vos grèves. Votre droit de grève m'a privé, cette fois-ci, de mon droit à des vacances.  
Pourquoi moi (et tous ceux qui ont subi le même sort) qui n'ai rien à voir dans vos difficultés ? Pourquoi votre liberté prime-t-elle la mienne ?

Je ne désire pas de réponse à la présente mais souhaite seulement que chacun de vous réfléchisse et essaie de respecter la liberté des autres.  
Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

CAZES Robert  
9, rue Rabutin Chantal  
13009 Marseille

Messieurs,

Ayant décidé de passer une semaine de vacances aux Baléares avec ma femme nous nous sommes présentés à Marignane le 16/7/78 à 15h pour...embarquement à 16H. Quelques heures plus tard Iberia nous a offert un rafraîchissement, puis un souper, puis nous emmenait dans un hôtel de Vitrolles d'où nous repartîmes le lendemain vers 15h pour embarquer enfin vers notre destination.

Pour le retour nous avons dû faire 2h30 de chaîne à Palma pour recevoir un billet d'avion pour Barcelone où nous avons pris un train avec changement vers 23h à Cerbère pour arriver à Marseille ce matin vers 6h30.

Je suis retraité et pour cela j'ai travaillé du 1<sup>er</sup> Juillet 1930 au 30 Juin 1976 pensant avoir ainsi acquis le droit de disposer de mon temps de retraite à ma guise.

Eh bien non : imaginez l'attente à Marignane le 16/7 pendant 5h environ, les 2h20 de chaîne à Palma hier, le changement de train à Cerbère à 23h avec les valises à porter. Un panneau à Palma annonçait en toutes langues que les aiguilleurs français etc... et quand on essayait d'insister « vous pouvez pas.... » on était vite coupé « ce n'est pas nous qui sommes en grève ».

Je souhaite que la présente vous parvienne car je tiens à ce que vous sachiez que je ne puis me résoudre à admettre vos grèves. Votre droit de grève m'a privé, cette fois-ci, de mon droit à des vacances.

Pourquoi moi (et tous ceux qui ont subi le même sort) qui n'ai rien à voir dans vos difficultés ?

Pourquoi votre liberté prime-t-elle la mienne ?

Je ne désire pas de réponse à la présente mais souhaite seulement que chacun de vous réfléchisse et essaie de respecter la liberté des autres.

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

Docteur André MERY  
Docteur en Ethnologie  
Ancien Externe des Hôpitaux de Lyon  
C.E.S. Neurologie  
C.E.S. Psychiatrie

MEDECINE GENERALE  
MALADIES DU SYSTEME NERVEUX

157, avenue Berhelot  
69007 LYON  
Tél. : (78) 72-84-97  
Sur Rendez-Vous

Lyon, le 1/8/78

Messieurs

Il existe actuellement dans notre monde deux catégories de gens : ceux qui peuvent emmerder les autres, et ceux qui ne le peuvent pas.

Vous êtes dans la première catégorie. Félicitations, et je souhaite pour vous que cela dure.

D'autant que je devrais me réjouir de votre type d'action, qui augmente de plus en plus notre clientèle. Mais par ailleurs que de sentiments de lassitude et d'impuissance à constater que votre activité ne sert finalement pas à grand chose, noyée tout à fait dans des conflits sociaux idiots.

Je vous prie de croire, Messieurs, en mes sentiments très dévoués.

Docteur André MERY  
Docteur en Ethnologie  
Ancien Externe des Hôpitaux de Lyon  
C.E.S. Neurologie  
C.E.S. Psychiatrie

MEDECINE GENERALE  
MALADIES DU SYSTEME NERVEUX

157, avenue Berhelot  
69007 LYON  
Tél. : (78) 72-84-97  
Sur Rendez-Vous

Lyon, le

de sentiments de lassitude et d'impuissance à constater que votre activité ne sert finalement pas à grand chose, noyée tout à fait dans des conflits sociaux idiots.

Je vous prie de croire, Messieurs, en mes sentiments très dévoués.

Docteur André MERY, Docteur en Ethnologie,  
Ancien Externe des Hôpitaux de Lyon. CES  
Neurologie. CES Psychiatrie. Médecine Générale.  
Maladies du Système Nerveux.  
157, avenue Berhelot  
69007 LYON

**Messieurs,**

**Il existe actuellement dans notre monde deux catégories de gens :  
Ceux qui peuvent emmerder les autres, et ceux qui ne le peuvent pas.**

**Vous êtes dans la première catégorie. Félicitations et je souhaite pour vous que cela dure.**

**D'autant que je devrais me réjouir de votre type d'action, qui augmente de plus en plus notre clientèle.**

**Mais par ailleurs que de sentiments de lassitude et d'impuissance à constater que votre activité ne sert finalement pas à grand chose, noyée tout à fait dans des conflits sociaux idiots.**

**Je vous prie de croire, Messieurs, en mes sentiments très dévoués.**


**E. AMBLARD**  
 77, BOULEVARD DE MONTMORENCY  
 PARIS 16<sup>e</sup>  
 TEL. : 206-3500

Paris le 4 Août 76

Monsieur le Secrétaire,

Ayant été séquestré, en pleine chaleur, pendant une heure, dans un avion, la semaine dernière, en pleine chaleur, alors que vous savez très bien que je ne peux, ni aucun passager, ne peut quoi que ce soit sur votre statut (d'ailleurs apparemment privilégié par rapport à d'autres catégories de travailleurs ayant le même niveau de compétence que vous) je m'apprêtais à vous écrire lorsque j'ai lu un article de presse, qui me paraît fort bien traduire ce que pense des millions de français de votre attitude -

Perdez je vous prie, cinq minutes à le lire - moi j'ai perdu des heures à attendre votre bon plaisir

Salutations distinguées

**E. AMBLARD**  
 77, boulevard de Montmorency  
 Paris 16<sup>e</sup>.

*Est joint à cette lettre un article de presse, provenant de je ne sais quel journal car je nous n'en avons jamais eu connaissance auparavant.... Certains passages sont rageusement soulignés.....*

## Le chantage

La grève qui fut la révolte d'hommes qui souffraient et réclamaient leur dû s'apparente de plus en plus souvent au chantage de gens qui menacent si on n'obéit pas à leurs exigences.

Ainsi en est-il des grèves cycliques des contrôleurs du ciel. Il y a quelques années, lors d'une grève, ils dirent au ministre de l'époque : « Donnez-nous le titre d'officiers et nous perdrons le droit de faire grève. » Le ministre de l'époque, pensant avoir affaire à d'honnêtes gens, les nomma officiers. Depuis, ils ont remplacé la grève d'hier, sous forme d'absence au travail, par la forme de grève dite aujourd'hui grève du zèle. Cette grève fatigue les équipages. Elle fait souffrir les clients des lignes aériennes qui restent parfois entassés plusieurs jours dans les aérodomes et trouble le trafic de l'Europe entière.

Mais ces hommes-là sont insensibles aux maux qu'ils engendrent. S'estimant probablement le nombriil du monde, ils n'ont certainement ni conscience professionnelle ni sentiment de leurs responsabilités.

Certains apparaissent à la télévision, satisfaits d'eux-mêmes, bourrés de revendications vagues. Une fois, nous eûmes droit, sur le petit écran, à la prestation du ministre : « Tout ce qu'ils demandent est en cours de réalisation, le gouvernement leur a tout donné. »

Non, monsieur le Ministre, le gouvernement ne leur a rien donné car un gouvernement n'a rien à donner, ce sont les contribuables qui donnent.

Et les contribuables ont le droit de savoir la vérité parce que ce sont eux qui paient. Qui sont-ils ? Quel est leur niveau de qualification ? Que touchent-ils ? Les contribuables doivent connaître les vraies

sommes que ces gens-là touchent pour leur qualification : salaire annuel, primes quel que soit leur nom de baptême, qu'elles s'appellent indemnités (souvent plus du tiers du salaire), allocations, heures supplémentaires... Combien d'heures travaillent-ils par semaine, non pas les heures théoriques de travail mais le nombre d'heures réelles ? Une trentaine d'heures, paraît-il. Quels sont les congés auxquels ils ont droit, que ces congés soient les vacances habituelles ou des congés baptisés maladie ? Quel est le pourcentage d'absentéisme ?

A quel âge prennent-ils leur retraite ? Avant soixante ans. Ont-ils droit de cumuler cette retraite avec un salaire ou un traitement dans un autre métier ? Pourquoi pas ?

Quelle somme le comité d'entreprise reçoit-il ? De quels avantages les contrôleurs bénéficient-ils : cantine, centres d'achat, voyages, centres de vacances et sportifs, logement, etc.

Le contribuable qui paie en a assez de ces grèves où tout le monde s'entend pour le tromper. Cette complicité dans le mensonge n'a que trop duré.

Cessons de présenter les salaires comme le seul mode de rémunération dans la fonction publique ; les rémunérations ne se bornent jamais aux salaires. Cessons d'écouter les gens qui nous bourrent le crâne avec l'insuffisance d'effectifs alors que d'accord avec leur administration ils sont loin de travailler le temps légalement prévu.

Il est temps de remettre de l'ordre dans tout cela, quels que soient les grincements de dents. Il n'y a pas de meilleure occasion qu'une grève pour dire la vérité, la vérité vraie qui ne s'apparente jamais à ce que le règlement prévoit.

J.L.

**Monsieur le Secrétaire,**  
**Ayant été séquestré, en pleine chaleur, pendant une heure, dans un avion, la semaine dernière, en pleine chaleur, alors que vous savez très bien que je ne peux, ni aucun passager, ne peut quoi que ce soit sur votre statut (d'ailleurs apparemment privilégié par rapport à d'autres catégories de travailleurs ayant le même niveau de compétence que vous) je m'apprêtais à vous écrire lorsque j'ai lu un article de presse, qui me paraît fort bien traduire ce que pense des millions de français de votre attitude.**

**Perdez je vous prie, cinq minutes à le lire. Moi j'ai perdu des heures à attendre votre bon plaisir.**

**Salutations distinguées.**

Marseille, le 21 Août 1978

Monsieur Jacques FOURNIER  
Syndicat National des Contrôleurs  
du Trafic Aérien  
Centre Régional d'Aix en Provence

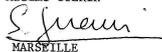
Monsieur,

Inutile de vous demander si vous avez passé de bonnes vacances. Etant donné que vous avez dû les prendre dans une période "hors grève", tout s'est bien passé pour vous.

Il n'en est pas de même pour les autres personnes qui attendent avec impatience l'heure de partir de reposer et se détendre. Je pense, hélas que vous n'êtes pas du tout conscients de leur avoir fait passer des heures interminables dans les aéroports, dans l'attente problématique d'un avion.

Je pense que vous êtes tous très fiers, les aiguilleurs du ciel, d'avoir mis cette panique tout en alléguant que c'est pour la "sécurité des passagers" que vous avez fait ce mouvement. Permettez moi de rire "jaune" je l'avoue, mais de rire tout de même pour votre "humanité". "Chapeau" vous êtes pire que des voleurs ordinaires, vous êtes des voleurs de vacances.

Madame GUERIN

  
MARSEILLE

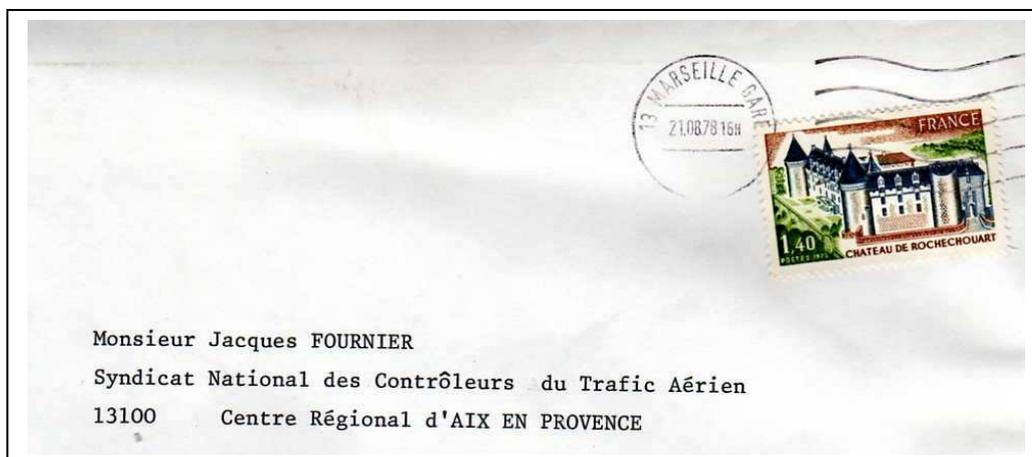
**Monsieur,**

**Inutile de vous demander si vous avez passé de bonnes vacances. Etant donné que vous avez dû les prendre dans une période « hors grève », tout s'est bien passé pour vous.**

**Il n'en est pas de même pour les autres personnes qui attendent avec impatience l'heure de partir se reposer et se détendre. Je pense, hélas que vous n'êtes pas du tout conscients de leur avoir fait passer des heures interminables dans les aéroports, dans l'attente problématique d'un avion.**

**Je pense que vous êtes tous très fiers, les aiguilleurs du ciel, d'avoir mis cette panique tout en alléguant que c'est pour la « sécurité des passagers » que vous avez fait ce mouvement. Permettez moi de rire « jaune » je l'avoue, mais de rire tout de même pour votre « humanité ».**

**« Chapeau » vous êtes pire que des voleurs ordinaires, vous êtes des voleurs de vacances. Madame GUERIN. Marseille.**



*Quelles que soient les adresses, les plus fantaisistes parfois, La Poste trouvait toujours le moyen d'acheminer à bon port ces courriers. Ca m'a toujours très....étonné !*

## La naissance des « Flash Infos »

Courant août, **Monique Reynes**, alors à Carcassonne<sup>9</sup> avait adressé au BN une lettre plutôt véhémement sur, selon elle, le manque d'attention du Syndicat pour les problèmes des « petits aérodromes » comme le sien. Par ailleurs, elle se plaignait également du manque d'information des adhérents sur le déroulement du conflit de la part du Sncta. Elle n'était d'ailleurs pas la seule à émettre cette critique. **Jean-Marie Lefranc** en faisait aussi partie (et comme nous étions dans la même Equipe, mes oreilles sifflaient régulièrement...)

Nous avons publié la lettre de **M. Reynes** dans « *Conflits dans l'air* » N° 4.

Dans le numéro suivant, sur le problème des « petits terrains », nous publierons la réponse que lui avait fait conjointement, **Yvette Gervais** de Cannes et **Francis Monboisse** de Limoges, tous deux Secrétaires Nationaux aux Aérodrodromes.

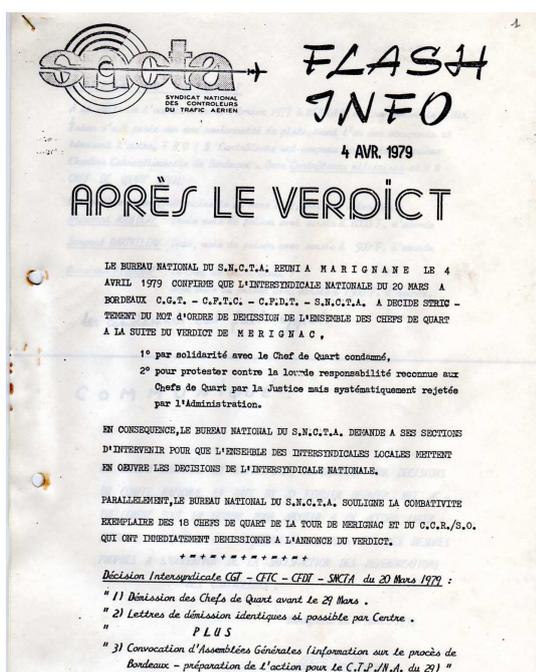
Le problème de l'information, quasi en « temps réel », des adhérents en plein conflit était beaucoup plus complexe. La solution, pas évidente avec les faibles moyens, notamment matériels, dont nous disposions. Internet, une fois encore, n'existait pas en 1978 !!!

Alors, au BN, nous avons tourné l'affaire dans tous les sens.

C'est **Patrick Bouchet**, Secrétaire Régional Nord, qui a trouvé l'idée. Il a lancé dans sa région, un « flash info » qui va avoir grand succès.

Aussi, son expérience aidant, nous allons lui piquer son idée - il va grogner un peu....- pour la transposer au plan national.

Et en avril 1979 sera diffusé notre premier « FLASH INFO », inaugurant une longue série puisqu'il n'y en aura pas moins de 404 numéros jusqu'en décembre 2004.



<sup>9</sup> Elle ira ensuite au CCR de Bordeaux. D'autre part, elle fut Championne de Voltige aérienne.

Et ça va être très artisanal... Nombre de ces numéros vont être tout simplement rédigés à la main !

Au départ, chaque édition va être assez restreinte. Le « Flash Info » est en effet adressé seulement aux Sections locales. Le nombre d'exemplaires variant avec la taille de celles-ci.

Nous disposerons assez vite de jeux d'enveloppes pré-adressées, préparées à l'avance.

Je me souviens de certains soirs, après une sortie tardive de réunion au Ministère, de la Dgac, la Dna, où nous rédigeons le texte en dînant sur le pouce. Ensuite il fallait faire tourner la ronéo, dans un minable petit local au sous-sol du CCR Nord, mettre sous enveloppe. Le tout à vitesse grand V, car nous nous précipitions ensuite, grâce à **Tautau**, avec son laissez-passer d'Aéroports de Paris, au bâtiment de la Postale qui voulait bien accepter, à cette époque, nos envois tardifs. Mais l'heure ultime, c'était 22h30, 23h. Imaginez la cavalcade... Et à cette heure-là, je n'avais plus d'avion pour rentrer chez moi !

Je me souviens d'avoir fait, au moins une fois, la même opération avec la Postale de ...Marignane. Sauf que là, il y avait 25 Kms entre le CCR d'Aix et l'aéroport. Quand je suis rentré chez moi, il y avait belle lurette que ma famille dormait à poings fermés.

Voilà ce que **M. Reynes** avait provoqué avec sa missive courroucée !

Plus tard, le système va être perfectionné, si on peut dire... Le « Flash-Info » va être adressé au domicile de chaque adhérent !

Ca ne pouvait plus partir le soir même. Mais bonjour la logistique. Combien d'adhérents ont bien voulu prêter leurs bras pour le tirage et la mise sous enveloppe...Encore merci à eux.

En fait la première version va durer jusqu'au N° 79 en juin 1982.

Du numéro 80 au N° 347, la formule va être beaucoup plus élaborée. Ca deviendra plutôt une Circulaire. Mais elle sera toujours imprimée par nos militants.

Ce n'est qu'à partir du N° 348 qu'on va changé d'échelle... Le « Flash Info » ne sera plus trop flash puisqu'il sera fabriqué chez un imprimeur professionnel de....Mérignac.

A partir du N° 367 la couverture sera même sur papier glacé.....

Le « Flash Info » s'arrêtera donc au N° 404 pour être remplacé par une autre forme de communication...

Autre temps, autres équipes de militants...

\*\*\*\*\*

## MITTERRAND, le Scoop du Siècle

A l'occasion de je ne sais quelle réunion, nous nous sommes retrouvés toute une bande à aller dîner en plein Paris.

Il y avait là, entre autres, **Jean-Luc Sicard, Bernard Vignes, Bernard Vergnaud, Hubert Martineau, Fred Boudeville....** La soirée avait été organisée par **Marie Le Goff, Marie-No Lebègue et Jean-Lou Chabert.**

Nous avons d'abord été prendre l'apéro au Carrefour Saint Germain. Sur le boulevard, stationnait une compagnie de CRS. Les flics étaient confinés dans leurs cars.

**Fred**, qui n'a jamais eu peur de rien, avait réussi à s'asseoir sur un...parcmètre...(essayez, vous verrez bien) un litron à la main (!) le long de la colonne des cars des pandores et il les ...narguait. L'un d'entre eux n'aurait eu qu'a tendre le bras par une fenêtre pour lui coller une beigne...

Le dîner était prévu juste à coté, **rue Jacob**, au restaurant « Les Assassins ». La patronne était une amie de Marie et de Marie-No.

Mais vu l'affluence, nous étions trop nombreux et elle nous a demandé d'attendre un service spécial pour nous.

Alors, désœuvrés, nous patientions dans la rue, en déconnant.

**Hubert Martineau** avait inventé un petit jeu très marrant... Nous faisons mine d'ouvrir une portière de voiture garée là. Immanquablement, une bagnole s'arrêtait brutalement, son conducteur pensant avoir enfin trouvé une place de stationnement... Hélas !

Et pendant que nous nous livrions à notre jeu très intelligent.. qui avons-nous vu arriver, tranquillement, à pied, de l'Assemblée Nationale toute proche, de nombreux dossiers sous le bras ????

Le Père **MITTERRAND**, en chair et en os. Il était seul (il n'était pas encore Président. Et il s'est engouffré dans la maison mitoyenne du resto.

Comme je savais qu'il n'habitait pas là (à l'époque il habitait encore près du Luxembourg), à la fin du dîner, j'ai demandé à la patronne ce qu'il venait faire à coté.

Elle m'a aussitôt répondu :

*« Mais il vient chez sa maîtresse, pardi ! Et il a une magnifique petite fille de quatre ans. Elle est adorable. Vous ne le saviez pas ??? »*

Et voilà, en 1978, le futur « secret d'état » n'en était pas un !

