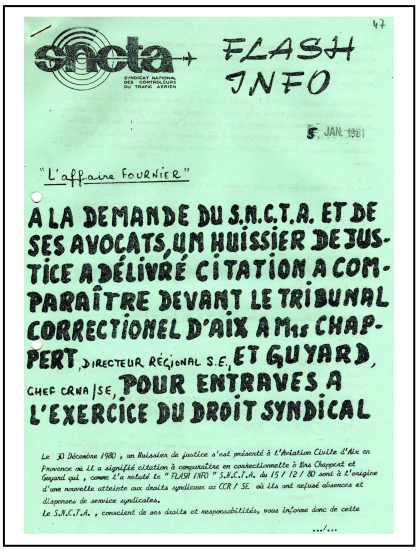
1 9 8 1

Le Changement en France (Mitterrand)

Pour bien commencer une année, rien ne vaut d'être de service la nuit de la Saint Sylvestre. Ce fût donc mon cas, avec l'Equipe Une. Et voilà, un réveillon de plus passé au CCR/SE.

Ceci fait, pas question de relâcher la pression, et puis il faut tenir les troupes en alerte !
Nous débutons l'année avec un nouveau « Flash Info » sur « l'affaire Fournier ».



snecta SYNDICAT NATIONAL DES CONTROLEURS DU TRAFIC AERIEN + FLASH INFO

5 JAN 1981

"L'affaire FOURNIER"

A LA DEMANDE DU S.N.C.T.A. ET DE SES AVOCATS, UN HUISSIER DE JUSTICE A DÉLIVRÉ CITATION A COMPARAÎTRE DEVANT LE TRIBUNAL CORRECTIONEL D'AIX A Mrs CHAPPERT, DIRECTEUR RÉGIONAL S.E., ET GUYARD, CHEF CRNA/SE, POUR ENTRAVES A L'EXERCICE DU DROIT SYNDICAL

Le 30 Décembre 1980, un huissier de justice s'est présenté à l'Aérodrome Civile d'Aix en Provence où il a signifié citation à comparaître en correctionnelle à Mrs Chappert et Guyard qui, comme l'a relaté le " FLASH INFO " S.N.C.T.A. du 15 / 12 / 80 sont à l'origine d'une nouvelle atteinte aux droits syndicaux au CCR / SE où ils ont refusé absences et dispenses de service syndicales.
Le S.N.C.T.A., conscient de ses droits et responsabilités, vous informe donc de cette

.../...

Le 6 janvier, le Snpl, l'Apca et le Sncta se rencontrent à Paris.
Le 7, le Secrétaire de la Section locale Cgt et un Secrétaire National Sncta reçoivent un blâme écrit car les Contrôleurs du CCR de Bordeaux boycottent les « briefings » sur le transfert du Contrôle d'approche de Rodez au CCR Sud Ouest.
Le 8, l'ensemble des Contrôleurs de Bordeaux est menacé de sanctions pour ***« acte collectif d'indiscipline »*** tel que prévu dans la loi de 1964 ayant créé le Corps des OCCA.
Le 16 janvier, le SNPNC (Syndicat National du Personnel Navigant Commercial) prend contact avec le Sncta.

Le 25 janvier, nous notons sans déplaisir le départ de la DNA pour la retraite de M. **Tournadre.**
C'est avec lui que j'avais eu (en compagnie de **Titi**) mes premières négociations lorsque nous étions encore à l'ENAC *(voir le Tome 1).*

Comme il n'y pas – malheureusement – qu' **Alain Marec** ou moi qui sommes en butte à la vindicte de l'Administration, nous décidons de publier une nouvelle affiche :

quand ils ont "attaqué" 3 contrôleurs à cannes, je ne me suis pas inquité. je me suis dit : « 2 ou 3 contrôleurs de plus ou de moins.... »

quand ils ont retenu des primes aux contrôleurs de blagnac, je ne me suis pas inquiété. je me suis dit : « 2 ou 3 primes de plus ou de moins.... »

quand ils ont parlé de conseil de discipline pour un chef de quart d'aix, je ne me suis pas inquiété. je me me suit dit : « 1 ou 2 chefs de quart de plus ou de moins.... »

quand ils s'en sont pris à des délégués syndicaux comme à aix et à bordeaux, je ne me suis pas inquiété. je me suis dit : « 2 ou 3 délégués syndicaux de plus ou de moins.... »

quand c'est moi qu'ils ont convoqué, il n'y avait plus personne pour s'inquiéter !

sncta SYNDICAT NATIONAL DES CONTROLEURS DU TRAFIC AERIEN → à la manière de bertolt brecht

Le 30 janvier, rencontre officielle cette fois entre le Sncta et la FASP (Fédération Autonome des Syndicats de Police) au siège de celle-ci. Suivie d'une réunion tout aussi officielle avec le Syndicat de la Magistrature !

Le 4 février, nouvelle rencontre entre le Snpl, l'Apca et le Sncta.

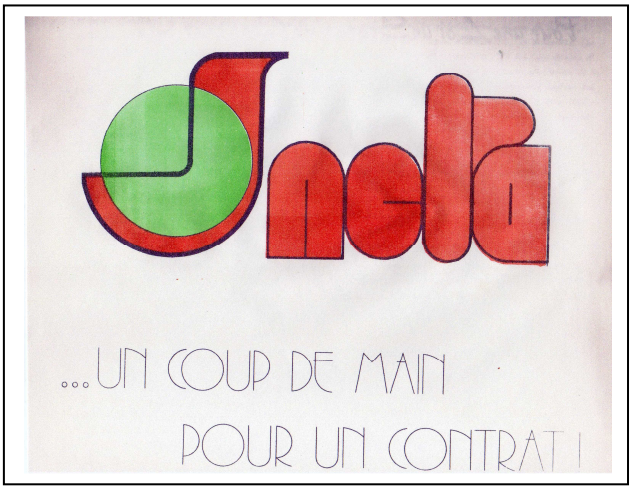
Le 7 février, j'expédie au Tribunal Administratif de Marseille un *« Mémoire en Intervention »* en soutien, au recours déposé par **Charles Tuduri** contre ses sanctions.
Le même jour, je dépose au Tribunal Administratif de Paris le recours du Syndicat contre la Circulaire du Ministre des Transports (*dite « Circulaire Lemoine »)* relative à « *l'exercice* » (!!!!….) des droits syndicaux.

Les 26 et 27 février, le Bureau National se réunit à Aix en Provence.
Se font sentir de premières frictions entre Secrétaires Nationaux à propos de la COM PRO, la Commission Professionnelle du Syndicat. Nous sommes quelques uns à commencer à penser que cette Commission aurait un peu trop tendance à se comporter comme un état dans l'état.
Mais ces frictions ne vont pas nous empêcher de travailler tous ensemble d'arrache-pied. Car il y a matière.

Ainsi, nous préparons la riposte aux « **PC Machenaud** »,…le Directeur étant en train d'inventer pour le CCR Nord la délivrance de la qualification de Premier Contrôleur **SANS …tests pratiques !!!!** Nous hurlons à la déqualification des Contrôleurs.
Nous nous préoccupons également des suites à donner au Rapport d'Inspection sur les Aérodromes.
Et puis nous décidons d'attribuer 10 000 francs par an pendant cinq ans aux Contrôleurs Allemands condamnés individuellement à payer des dommages et intérêts pour leur grève de….1973.

Enfin le gros morceau de la réunion, c'était l'examen d'un important travail que **Bernard Vignes** d'un coté, moi de l'autre, avions commencé à réaliser, tout, en nous coordonnant.
Bernard avait rédigé un « **Plan de Carrière** » qu'il avait également transposé en texte de proposition de loi.
Pour ma part, m'inspirant de documents que j'avais rapportés de ma visite au Patco l'été précédent, j'avais mis au point un projet de convention ayant pour objet de « *régler les rapports entre le Ministère et les Contrôleurs dûment représentés par leurs organisations syndicales* ».

Une fois nos deux initiatives approuvées par le Bureau National, les élections professionnelles approchant, nous avons décidé d'en faire l'axe principal de notre campagne électorale, réunissant les travaux de **Bernard** et de moi en un seul document, sous le titre-slogan : **« Un coup de main pour un contrat »**
Une plaquette spéciale ne tardait pas à être abondamment diffusée.



Et de l'autre coté de l'Atlantique, il se passe une chose très étrange, quoique…..

Le **New York Post** fait ainsi sa Une:
« L'Homme qui a sauvé New York soixante secondes avant le désastre ».

NEW YORK POST
24 HOURS A DAY

Donald ZIMMERMAN, Contrôleur à l'Approche Commune de New-York, ouverte le 9 Janvier dernier à Long Island, âgé de 34 ans dont 14 ans d'ancienneté dans cette profession, lors d'une vacation de nuit, s'est aperçu qu'un Bœing 707 de la Compagnie Argentina, lors de son approche vers l'aéroport de Kennedy, qu'il contrôlait en même temps que huit autres appareils, se trouvait à 1 500 pieds (450 mètres) d'altitude alors qu'il n'avait été autorisé à descendre que vers 2 700 pieds (810 mètres). Selon notre confrère, le système d'alarme pour les altitudes minimales de sécurité n'avait pas fonctionné.
Donald ZIMMERMAN a ordonné un cap à droite et une remontée immédiate vers 3 000 pieds (900 mètres) au pilote de l'Argentina 342 qui sans cela aurait été percuter, une minute plus tard, le gratte-ciel du World Trade Center à Manhattan.

Vous avez dit WORLD TRADE CENTER à Manhattan ???? En 1981 !?
Avec le recul…..plutôt étrange, non ????
Le même jour, un nouvel article est publié par « Le Monde » sur la situation au CCR/SE :

Provence-Alpes-Côte d'Azur

SELON LES CONTRÔLEURS D'AIX-EN-PROVENCE

Les difficultés du contrôle aérien persisteront dans le Sud-Est

De notre correspondant régional

Aix-en-Provence. — Selon le syndicat national des contrôleurs du trafic aérien (S.N.C.T.A.), autonome, qui a réuni, les 24 et 25 février à Aix-en-Provence, son conseil régional Sud-Est, les difficultés du contrôle aérien consécutives à la grève du 5 au 9 octobre 1980 sont loin d'être résolues. Le S.N.C.T.A. estime que les mesures prises pour renforcer les effectifs du Centre de contrôle régional (C.C.R.) d'Aix-en-Provence ont été insuffisantes et, surtout, sont intervenues trop tardivement et de manière trop fractionnée pour produire leurs effets en temps opportun.

Soixante et un contrôleurs ont été affectés au C.C.R. d'Aix qui a en charge le trafic de dix-huit aéroports, dont ceux de Lyon, de Marseille et de Nice — cette les mois d'octobre 1980 et de février 1981 (1). Tout en se félicitant de cette augmentation d'effectifs, le S.N.C.T.A. fait remarquer en premier lieu qu'elle ne comble pas le déficit reconnu par l'administration. Compte tenu, en effet, de la réduction des horaires de travail (appliquée depuis avril 1980) et de l'accroissement continu du trafic, trois cent vingt contrôleurs seraient nécessaires pour un bon fonctionnement du Centre, au lieu de deux cent soixante-quinze actuellement.

Le S.N.C.T.A. dénonce ensuite une « rumeur » selon laquelle les « stagiaires » trop massivement et que la cellule d'instruction préparant à l'habilitation des contrôleurs dans le Centre a manqué des moyens nécessaires pour remplir normalement ses tâches. Conséquence : le premier contingent de nouveaux contrôleurs n'a effectué qu'un stage de trois mois au lieu de six et les dix dernières arrivés ont été affectés directement dans les équipes de contrôle après une formation théorique réduite à... trois jours. « Dans ces conditions, affirment les responsables du syndicat autonome, seuls quelques stagiaires auront acquis avec l'OJT la qualification de premier contrôleur, qui permet d'être pleinement responsable d'un secteur de contrôle. La situation que nous avons connue l'été dernier ne sera donc pas sensiblement modifiée en 1981. »

Théoriquement, le C.C.R. d'Aix comprend dix-neuf secteurs de contrôle aérien, mais douze seulement ont pu être jusqu'ici ouverts.

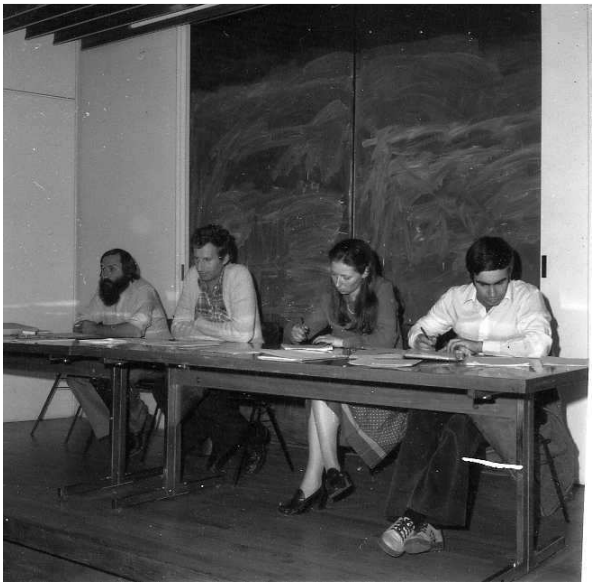
Les plus importantes perturbations étaient produites la semaine dernière sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, où des retards atteignant quatre et même cinq heures avaient affecté jusqu'à 16 % des mouvements commerciaux.

GUY PORTE.

(1) Ces contrôleurs ont été prélevés sur les effectifs de sept tours de contrôle du C.C.R., différents qui rencontreront eux-mêmes, selon le S.N.C.T.A., des difficultés pour maintenir leur potentiel en personnel « opérationnel ».

Le 3 mars, le Sncta rencontre une nouvelle fois, **Philippe de Maistre**, le Délégué à l'Espace Aérien. **Alain Bartoux** et moi-même sommes assistés d'**Hervé Briand** de Roissy.
Alain discute des modifications du Code de l'Aviation Civcile, à propos de la CAM (Circulation Aérienne Militaire) et de la CAG (Circulation Aérienne Générale).
Moi, je me charge de notre revendication d'un « *Comité National de Gestion* » des activités militaires, fort de ce que j'ai découvert et appris l'été précédent aux Etats-Unis.
Le 5 mars, le nouveau Ministre des Transports, **Daniel Hoëffel,** visite le CCR Nord**.** Il peut même constater grandeur nature et en temps réel les effets d'une panne qui tombe au beau moment de sa présence en salle de contrôle !
L'Intersyndicale locale ne manque évidemment pas de rendre public cet incident.

Du 10 au 12 mars, je me rends à l'Assemblée Générale de l'APCA.



de g à d : ***Titi, Philippe VUILLERMET, Mireille BORSU, Gérard MEYDIOT.***

J'en profite pour faire un saut à la Tour de Satolas où la colère gronde.
En effet, **Machenaud,** qui décidément ne sait pas quoi inventer pour s'opposer au « PC Approche » - c'est une véritable obsession chez lui - vient de lancer un nouveau pavé dans la mare.
Il vient d'imaginer de faire passer la Tour de Satolas, **et elle seule,** en…..
« Famille 1 ».
Le Bureau National a immédiatement annoncé sa ferme opposition à une telle provocation.
Mais à Satolas, bien évidemment, les cartes Sncta volent….
Et seuls, six Contrôleurs de la Tour se sont déplacés pour me rencontrer et recevoir, dubitatifs, nos explications.
Je leur lance cette formule : *« Machenaud vous a envoyé un paquet cadeau mais ni vous ni le BN ne pouvons défaire les nœuds de la belle faveur qui l'entoure ».*
Les présents finissent par admettre, du bout des lèvres que cette seule *« promotion »* de la Tour de Satolas au rang de celles d'Orly et de Roissy (qui

elles ont déjà les « PC Approche »…..) est un leurre qui va renvoyer ce « PC Approche » pour eux et les autres Tours aux oubliettes et va semer le bordel avec les Tours de Marseille, Nice, Toulouse….
Lorsque nous décrocheront réellement le « PC Approche » quelques mois plus tard, j'aurai quand même la satisfaction de voir la quasi totalité des adhérents qui avaient déchiré leur carte, réadhérer au Syndicat. Certains même loueront la clairvoyance du BN.
Il y a quand même de belles satisfactions au cours d'un mandat syndical….

Et le 24 mars, à l'Enac Toulouse, s'ouvre le Congrès Extraordinaire du Sncta. Il va durer trois jours.
Outre le fameux **Contrat** auquel le Congrès apporte un certain nombre de retouches puis l'approuve solennellement en vue des prochaines élections, il va aussi rejeter une motion du Conseil régional Sud-Est tendant à permettre aux TAC (Techniciens de l'Aviation Civile) *« exerçant des fonctions préalablement dévolues aux Occa »* d'adhérer au Sncta.
Et puis deux motions dont j'étais l'auteur sont, elles, adoptées.
Il est ainsi décidé *« d'abandonner toute indifférence à l'égard des droits des Contrôleurs dans le monde, pris en référence à ce qu'il est communément appelé Droits de l'Homme »*. Un « ***Comité des Droits des Contrôleurs*** » est même créé. Du coté de l'abandon de l'indifférence, la motion sera effectivement appliquée pendant très longtemps. En revanche, le « ***Comité*** » ne verra jamais le jour. Mon autre motion concernait l'attitude « *offensive* » que le Syndicat devait développer vis à vis et au sein de l'Intersyndicale Nationale.

Le Congrès de déroulait dans le petit amphy de l'Enac.
Nous aurons un moment un peu difficile lorsqu'en séance de nuit quelqu'un, juste pour « *rigoler* »…sur le coup de minuit , demandera un vote par mandat et à bulletins secrets…..ce qui prolongera d'autant la durée de la séance….
Mais la franche rigolade nous l'aurons à un autre moment.
Au moment où **Yvette Fonquergne** remontait tranquillement l'une des travées de l'amphy, **Jean-Bernard Travert**, soudainement, lança à la cantonade :
« Tiens, c'est la petite Vévette qui monte ». Gros succès.

Le 2 avril, je fais un saut à Paris pour la réception annuelle de l'**Ajpae** (Association des Journalistes Professionnels de l'Aéronautique et de l'Espace) au dernier étage du siège d'Air France à Montparnasse, face à la Tour.
J'y rencontre, par hasard, **Pierre David,** l'ancien Directeur de Cabinet de **Joël Le Theule,** devenu Pdg d'une société d'aéronautique.
Nous avions eu avec lui de très bons contacts et il paraissait comprendre nos problèmes et désireux d'y trouver des solutions. Mais, hélas….ça n'avait pas débouché.
C'est donc avec grand plaisir que j'avais discuté un moment, en aparté, avec lui.
Et en substance, il m'avait dit, à propos des conflits de 78 et de 79 : *« Ne regrettez rien, vous* [le Sncta] *avez fait tout ce que vous pouviez. Vous auriez pu continuer encore des mois, cela n'aurait rien changé. Le Ministre ne voulait rien céder »*.

Mais **Pierre David** n'a pas été jusqu'à m'expliquer pourquoi **Le Theule** ne voulait rien « *céder* »…
Le 3 avril, je suis contacté par les « **Presses de la Cité** » qui sortent en France un livre de 1980, traduit de l'américain, intitulé **« La Tour de Contrôle ».**
L'Editeur m'en adresse plusieurs exemplaires et nous n'allons pas tarder, tant dans « ***Conflits dans l'Air*** » que dans « ***Control*** », à publier nos commentaires sur ce bouquin. Au Syndicat se seront **Philippe Belloc**, **Alain Bartoux**, **Claude Valuy** et moi-même qui s'exprimeront tandis que mon vieux complice, **Pierre Lebeaux**, s'acquittera de cette tâche pour « Control ».

NOTES DE LECTURE

« LA TOUR DE CONTRÔLE »

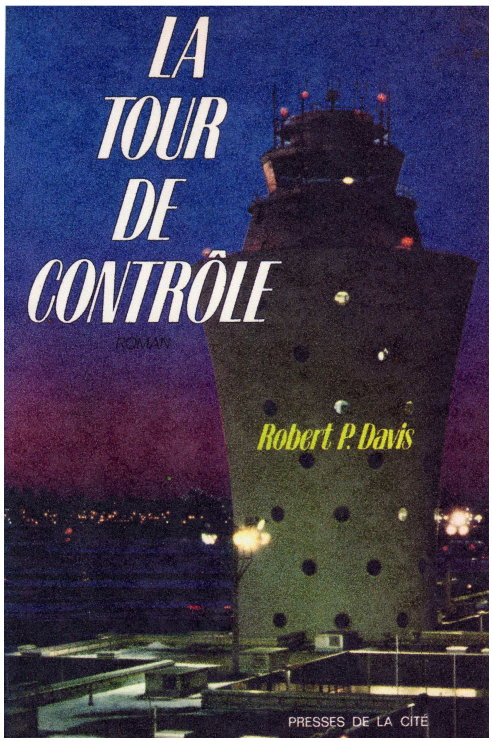
PAR ROBERT P. DAVIS - PRESSES DE LA CITÉ

Le roman de Robert P. Davis, **« la Tour de Contrôle »**, plonge rapidement le lecteur dans une aventure extraordinaire qui le tient en haleine de la première à la dernière ligne. C'est un livre difficile à quitter à partir du moment où il est commencé. L'intérêt va croissant avec les chapitres pour se terminer dans une sorte d'apothéose proche de la fiction.

Malgré cela et comme par magie, l'auteur réussit le tour de force de traiter la navigation aérienne dans son ensemble avec beaucoup de détails : on dirait un cours magistral qui passe très facilement au travers des péripéties vécues par les personnages. Si l'on fait abstraction de quelques erreurs de traductions comme *« cabine de Tour »* au lieu de **« Vigie »** ou *« looping sur la piste »* au lieu de **« cheval de bois »** et du fait que l'action se joue à Miami en Floride, le profane peut découvrir sans aucun doute *« la crise que traverse le contrôle aérien dans le monde »* et *« l'Aiguilleur du ciel »* retrouver, parfois avec émotion, tout ce qui concerne sa vie professionnelle.

Rien n'est oublié, dans l'ambiance depuis *l'« odeur de gymnase de luxe »* de la salle de contrôle jusqu'aux situations à la limite du réglementaire en passant par le dédoublement d'échos radar, où dans ses relations avec les pilotes ou l'administration avec, en toile de fond, le **maître-mot « sécurité »** autour duquel tout le roman gravite.
Jeff Sutton, Chef de Tour, homme de bon sens et contrôleur, las de faire des compte-rendus en vain à ses supérieurs peut-il se permettre une déclaration fracassante à une chaine de télévision sur le manque de sécurité qui existe à MIAMI INTERNATIONAL AIRPORT ? Doit-il se soumettre, devant le Ministre des Transports, avec de mauvaises conditions météo et sans système de secours, à l'*expérimentation en trafic réel du nouveau radar* CORAD sous la pression d'un technocrate douteux qui possède des actions dans l'affaire ?

La philosophie de l'auteur sur le problème de la sécurité a Sutton comme porte-parole. L'intelligence et la capacité de celui qui est au cœur du problème tous les jours l'amènent à douter de l'innovation technique trop élaborée du CORAD dont l'ordinateur possède le pouvoir de décision à la place de l'homme dans la résolution des conflits entre avions. Les événements tragiques qui surviennent par la suite lui donnent raison. L'action face au drame ne devient possible que grâce à une communication indispensable entre pilote et contrôleur tant qu'un espoir subsiste, binôme seul capable d'imagination et de raisonnement dans une situation anormale.
« La science est une affaire trop importante pour qu'on la laisse aux savants… Nous avons confié nos responsabilités d'hommes à des semi-conducteurs » dit Sutton avec amertume.



Les Contrôleurs français se verront-ils imposer un jour un CAUTRA X ou Y pendant du CORAD dont les sigles sonnent d'une manière étrangement semblable. Auront-ils l'opportunité de discuter avec les concepteurs de *« l'équilibre nécessaire entre la machine et les hommes »* ? Auront-ils l'opportunité de déterminer *« quelle part de responsabilité il faut confier aux solutions électroniques »* ? Ici se pose la question cruciale de ce dernier quart de siècle où la cybernétique est reine. Espérons que la raison l'emporte afin que le **métier de contrôleur** de la circulation aérienne ne devienne pas **« celui de l'impossible »**… surtout parce qu'il s'agit de la sauvegarde des vies humaines.

Pierre LEBEAUX

Mais après cet intermède plutôt plaisant, la dure réalité reprend le dessus. Car le 10 avril débute une nouvelle affaire, à Bordeaux cette fois, à l'encontre d'un autre Secrétaire National, **Bernard Vergnaud.** Il reçoit un blâme et 2/30è de retenues salariales pour avoir participer « sans autorisation » au Bureau National de février. En même temps lui est notifié un refus d'autorisation d'absence pour la réunion du Bureau fin Avril.

C’est le fameux **Christian Foillard,** le Directeur Régional Sud-Ouest, qui est à la manœuvre.
Je vais intervenir auprès de la Dgac et il va s’en suivre un échange aigre-doux de télex entre **Foillard** et moi.

CAL COPIE 112 1420
IDJ328 90790005 R PERTUIS COP1
JLP JACQUES FOURNIER/LE VIGUIER/84120

MONSIEUR FOILLARD DIRECTEUR REGIONAL DE L AVIATION CIVILE
BOITE POSTALE 116
33705CEDEX MERIGNAC

SUITE VOS DECLARATION 21/4/81 A DELEGUES LOCAUX SNCTA HONNEUR VOUS ANNONCER TRISTESSE PERSONNELLE VOIR HAUTS FONCTIONNAIRES AVIATION CIVILE QUE VOUS ETES VOUS COMPORTER DE LA SORTE .
ADMINISTRATION NE SERA PAS GRANDIE PAR MESQUINERIE VOUS AVEZ CRU DEVOIR ADOPTER . HONNEUR VOUS CONTREDIRE EN TOUS POINTS SUR VOS PROPOS D HIER CONCERNANT MES DEMARCHES PERSONNELLES AUPRES MR BREZES EN VUE TROUVER SOLUTION ENTRAVES AUX LIBERTES SYNDICALES OPPOSEES AU SNCTA AU CRNASO . HONNEUR VOUS CONFIRMER POSITIONS BERNARD VERGNAUD TOUT A FAIT DEFENDABLES TOUT A FAIT CONFORMES ETHIQUE SNCTA CORRESPONDANT EN TOUS POINTS ATTITUDE AVAIS MOIMEME ADOPTEE RECEMMENT AFFAIRE SIMILAIRE MONTEE A MON ENCONTRE POUR LAQUELLE J AI ETE SANCTIONNE ET DONT SNCTA A SAISI JUSTICE .
INVESTI PAR MES COLLEGES RESPONSABILITE JURIDIQUE ET MORALE DU SNCTA JE NE PEUX ACCEPTER ACHARNEMENT VOUS MEMES ET VOS SUBORDONNES A L ENCONTRE BERNARD VERGNAUD EMINENT DELEGUE SYNDICAL ELU DEUX FOIS DEJA SECRETAIRE NATIONAL PAR ADHERENTS SNCTA . VEUILLEZ AGREER EXPRESSION DE MES REGRETS
JACQUES FOURNIER SECRETAIRE NATIONAL

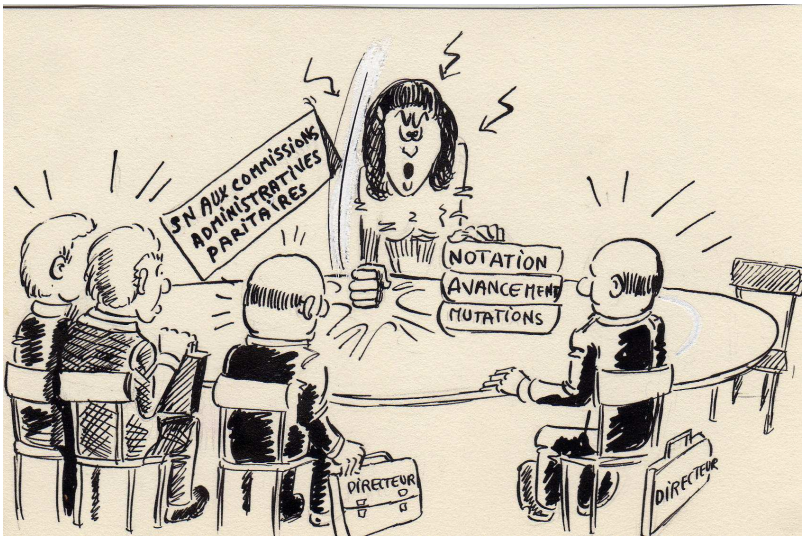
DIRASE 42Q626F
113 Q934
DIRASO 57Q396F
ATTENTION MR FOURNIER SECRETAIRE NATIONAL SNCTA
AI PRIS CONNAISSANCE VOTRE TELEX DU 22/4 DONT LES TERMES CHOISIS ONT RETENU MON ATTENTION STOP J OBSERVE QUE DES REMPLACEMENTS S EFFECTUENT COURAMMENT AU CRNA/SO GRACE A ESPRIT CAMARADERIE CONTROLEURS CONCERNES ET ACCORD SYSTEMA TIQUE RESPONSABLES STOP JE REGRETTE QUE MR VERGNAUD AIT CRU DEVOIR REFUSER PRENDRE TOUTE INITIATIVE MALGRE SUGGESTIONS SON CHEF SERVICE A PLUSIEURS REPRISES ET AINSI SE PLACER DANS SITUATION SANS ISSUE STOP VOUS SIGNALE QUE GRACE A EFFORTS ET COMPREHENSION ENCADREMENT CRNASO APPEL A ETE LANCE ET UN VOLONTAIRE TROUVE POUR REMPLACER MR VERGNAUD 28 AVRIL STOP SIGNE FOILLARD
DIRASE 42Q626F
DIRASO 57Q396F

Et **Bernard Vergnaud**, finalement, pourra bel et bien participer au Bureau National en autorisation d’absence officielle.

Le 23 avril, nous avons une bien belle satisfaction. Après une très brillante plaidoirie de notre avocat, **Me Abeille,** devant le Tribunal Administratif de Marseille, le Commissaire du Gouvernement *(le Procureur, en quelque sorte)* demande, ***pour trois raisons d'illégalité***, l'annulation pure et simple de nos sanctions de 1978. Ce que le Tribunal va ordonner dans les jours suivants !

Le 24 avril, je suis à l'Enac à Toulouse où l'Ecole organise une Conférence sur les différents syndicats pour les élèves OCCA.

Et se tient à Paris, les 27 et 28 avril une nouvelle réunion du Bureau National. Elle est principalement consacrée à l'organisation des élections en CAP, organisation que nous contestons fermement, au point que nous envoyons, le jour même, l'une des nôtres, **Yvette Fonquergne,** au Service du Personnel et de la Gestion pour y dénoncer toutes les magouilles de l'Administration en même temps que nous adressons un télégramme au Ministre pour lui demander d'arrêter les opérations électorales.



Mais pas fous, nous mettons aussi la dernière main à notre campagne électorale ainsi que des consignes très précises aux Sections locales pour qu'elles relèvent précisément toutes les irrégularités en vue d'éventuels recours en justice.

Nous nous préoccupons également des nombreuses atteintes aux droits syndicaux. A tel point que nous obtenons une réunion sur le sujet dès le surlendemain avec M. **Saadia**, à la Dgac, pour examiner une à une toutes les « bavures ».

Les élections présidentielles approchant, **Philippe Taurisson** présente les premiers résultats de son action auprès des candidats.
Brice Lalonde, **Georges Marchais** nous ont déjà répondu en nous envoyant leur…programme !
Valery Giscard d'Estaing nous a adressé une lettre passe partout. **François Mitterrand**… rien ! Il ne nous répondra qu'entre les deux tours…….

Et pendant ce temps :

Espagne

● LES CONTROLEURS AERIENS ESPAGNOLS EN GREVE ont provoqué, mardi 27 janvier, la suspension *sine die* du congrès du parti gouvernemental (U.C.D.), qui devait s'ouvrir jeudi à Majorque. Un véritable pont aérien devait conduire à Palma les quelque mille huit cents congressistes, leurs collaborateurs ainsi que plusieurs délégations étrangères, dont sept d'Amérique latine. L'annonce de cet ajournement a fait l'effet d'une bombe. Le comité national des aiguilleurs du ciel en grève a affirmé que l'attitude gouvernementale face aux revendications était *« très dure »* et que, en cas de lock-out, c'est *« le chaos le plus absolu qui s'installera dans le trafic aérien espagnol et international »*. — (A.F.P.)

Transports

● *Perturbations du trafic aérien en Grande-Bretagne.* — Les contrôleurs britanniques de la navigation aérienne ont annoncé, le 27 avril, une série d'actions qui devraient se prolonger durant cinq semaines et affecter tout à tour la totalité des aérodromes du pays. Ce mouvement s'inscrit dans le cadre de la campagne d'action des fonctionnaires britanniques pour appuyer leurs revendications salariales. — (A.F.P.)

TRANSPORTS

EN FRANCE COMME DANS LA PLUPART DES PAYS

Les aiguilleurs du ciel se plaignent de leurs mauvaises conditions de travail

Les contrôleurs de la navigation aérienne danois observent, depuis le début du mois, une grève d'un genre nouveau. Elle n'est ni « totale » ni du « zèle » ; c'est une « grève de la santé ». Une étrange épidémie frappe les « aiguilleurs du ciel » du pays, les obligeant à cesser le travail, tandis que leurs camarades encore valides refusent de les remplacer en faisant des heures supplémentaires.

Il semble que les médecins soient impuissants à lutter contre cette maladie qui n'est, en vérité, que l'ultime moyen de revendication inventé par les contrôleurs pour tenter d'obtenir de meilleures conditions de travail. Les mêmes raisons suscitent une agitation endémique dans les tours et les centres de contrôle un peu partout en Europe, tandis que les « aiguilleurs du ciel » américains s'agitent et menacent depuis quelque temps.

En France, où le souvenir de la grande grève de 1979 demeure vivace, le calme de la situation ne doit pas faire illusion. Les perturbations enregistrées l'été dernier dans l'écoulement du trafic au-dessus du Sud-Est se sont peu à peu effacées au fur et à mesure du renforcement des effectifs du centre de contrôle régional d'Aix-en-Provence, mais la situation reste un peu partout précaire. Deux documents viennent de le rappeler.

Le premier — très officiel — émane de l'inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie (IGAC) et porte sur les *« conditions d'établissement et d'exécution des tableaux de service sur l'ensemble des aérodromes métropolitains »*. Titre sibyllin pour des conclusions qui le sont beaucoup moins. La mauvaise organisation du travail y est mise en évidence de manière criante. *« A l'exception des deux aérodromes de famille I (Paris), la presque totalité des aérodromes est en situation de sous-effectif »*, notent les inspecteurs généraux Kingler et Janin qui déplorent dans le même temps un taux de sous-emploi de 8 % dans la profession. Incohérence qui résulte d'une politique de gestion du personnel au coup par coup, par des « replâtrages » dont un exemple a encore été fourni en 1979. Jugeant, à l'époque, que les aérodromes de moyenne importance (famille III) manquaient d'effectifs, l'administration ne trouva rien de mieux que d'y opérer des *« mutations massives »* de contrôleurs provenant des petits aéroports (famille IV) ; conséquence : *« impossibilité d'exploitation normale de ces aérodromes et longues périodes de suspension du service de contrôle »*.

Aussi quantitativement négligeables qu'elle les juge, l'inspection générale relève d'inquiétants *« cas anormaux »* dans l'organisation du travail : ici trois semaines consécutives de quarante à cinquante heures ; là deux semaines consécutives de cinquante à soixante heures ; ailleurs encore, une semaine de plus de soixante heures. A Lyon-Bron, il y a eu jusqu'à seize semaines de plus de soixante-dix heures. Selon les propres termes des inspecteurs généraux, les effectifs ne sont convenables qu'à Paris. En « famille II » (les dix aérodromes de province les plus fréquentés), ils évaluent le sous-effectif à 18 %, compte non tenu des personnels en instruction, ce qui portera plus sûrement le chiffre à 30 %.

Comment s'étonner après cela des *« difficultés et des incompréhensions dans les rapports hiérarchiques »* ? Comment s'étonner que, *« faute de moyens appropriés de contact, la nécessaire confiance qui doit régner entre pouvoirs publics et fonctionnaires est insuffisante dans la navigation aérienne »* ? Douze ans plus tôt, la commission Cahen-Salvador avait abouti au même constat, en voyant dans le manque d'effectifs, dans les déficiences dans l'organisation et l'administration du personnel et les difficultés statutaires, certaines causes du « malaise » du contrôle aérien. Rien n'a vraiment changé en douze ans, sauf le trafic qui a doublé.

Pannes, insuffisances incidents

Le second document, plus inquiétant, est le rapport annuel de l'Association professionnelle de la circulation aérienne (APCA) pour 1980. Dans ce volumineux catalogue de pannes, d'insuffisances et d'incidents en tous genres, un scénariste en mal d'imagination trouverait de multiples thèmes de films-catastrophes. Exemple : au centre de contrôle régional nord (Athis-Mons), on a compté, en juillet 1980, soixante pannes téléphoniques allant de quelques minutes à plusieurs jours ; dans la seule journée du 18 septembre 1980, on y a enregistré une panne de dix fréquences radio pendant une heure — à tel point que l'APCA recommande l'usage permanent de la fréquence de secours pour garder le contact entre le sol et les avions. Autre exemple : à Orly, le 28 octobre, on dénombre quatre pannes radar et radio entre 17 heures et 18 h. 30, des pannes de téléphone « innombrables », dont les réparations peuvent prendre une demi-heure... ou une demi-journée, dans une tour, où *« certains jours, il faut faire tourner la machine à sept »*. Des exemples, encore, pêle-mêle.

A Aix-en-Provence, il manque 31 % de personnel opérationnel dans la salle du centre de contrôle régional. Au centre de Bordeaux, du 26 mai au 2 juillet, on a enregistré huit pannes radio, treize brouillages, onze pannes de scope radar ; on y a vu un calculateur tomber en panne au moment du croisement de deux avions volant chacun à 900 kilomètres à l'heure ; entre avril et juillet, on a procédé à mille quatre cent quatre-vingt-quatorze déclenchements d'alerte pour normes d'espacement non respectées.

Montpellier est le seul aérodrome « de grande ou moyenne importance » non équipé de radar ; résultat : deux avions commerciaux se sont trompés de terrain et ont failli se poser sur celui de Montpellier-l'Or, dont la piste de 800 mètres de long est réservée aux avions légers. A Toulouse, on a enregistré, dans l'année, cent vingt pannes de l'I.L.S. (système d'atterrissage aux instruments). A Biarritz on note des pannes périodiques des liaisons avec le centre régional de Bordeaux, des systèmes l'atterrissage... et même des pendules.

Au milieu de cette jungle électronique le contrôleur, souvent très seul, doit « faire face », et malheur à lui s'il se trompe. Conséquence : il est une victime toute désignée de la « charge psychophysique prépondérante », que le verbiage médical attache à sa fonction. Les troubles de la vue (49 % d'amétropies, des anomalies de l'équilibre oculomoteur) ne sont que le moindre mal. Beaucoup plus lourd de conséquences est le « stress » du contrôleur : les maladies cardio-vasculaires apparaissent en général au bout de neuf ans de service, après des maladies gastro-intestinales, un peu avant les maladies neuro-psychiques, et, *« si l'on connaît bien les conséquences du stress sur la santé des contrôleurs, on connaît encore très mal les répercussions sur la façon de travailler de ceux-ci »*.

Lors d'un débat télévisé il y a quelques mois, un représentant de l'Organisation de l'aviation civile internationale, M. Paul Berger, reconnaissant le mal universe' dont souffre le contrôle aérien, devait dire, avec un humour certainement involontaire, que *« le contrôle de la circulation aérienne n'est pas une profession, c'est une maladie, parce que lorsque vous en êtes atteint vous ne guérissez jamais »*.

Pour l'instant, seuls les « malades » semblent s'inquiéter. Parlant du sujet le 12 mars devant le conseil supérieur de l'aviation marchande, M. Daniel Hoeffel, ministre des transports, a simplement constaté : *« Le transport aérien doit être sûr. C'est le cas aujourd'hui. »* Pourtant, le contrôle aérien traverse bel et bien une crise au niveau mondial, et la question de son avenir doit être posée d'urgence. Même avec la modeste perspective d'un accroissement de 7 % par an, le trafic des avions pourra-t-il longtemps encore continuer à être écoulé dans les conditions où il l'est actuellement ?

JAMES SARAZIN.

Le Monde
28/4/81

Le 7 mai, la Cour d'Appel de **RENNES** rend son verdict sur la **collision aérienne de NANTES.**
Elle confirme le non-lieu prononcé par le Juge d'Instruction.

MAIS ***« infirmant l'ordonnance dont appel, déclare recevable la constitution de partie civile du SNCTA ».***

Par cette seule petite phrase, bien que symbolique compte-tenu du non-lieu confirmé, **Me DUMAS** a gagné. **NOTRE HONNEUR EST LAVé !**

Nous y aurons mis le temps, depuis cet article d'avril 1973, « tombé » entre nos mains presqu'aussitôt et qui a déclenché notre mobilisation sur le sujet pendant huit ans.

27 Année (Nouvelle Série)
N° 288 — AVRIL 1973

LA VOIX des SOUS-OFFICIERS
EN RETRAITE
ET LE JOURNAL DES SOUS-OFFICIERS REUNIS

Cotisation : 20 F
ou Abonnement : 30 F

Organes mensuels des Sous-Officiers et des veuves de Sous-Officiers
MENSUEL — C.C.P. 21.588-17 — U.N.S.O.R. PARIS

(Changement d'adresse : 2,00 F)

Rédaction et Administration : 49, boulevard de Lyon — VANVES (92-139-Haute-de-Seine)

Président : Louis KERAUTRET-BOTMEL

IL FAUT QU'ON EN SORTE !

LE NOUVEAU GOUVERNEMENT

À propos du rumb des 1 %

Que se pas à Tout...

2

En glanant!..

A PROPOS
DES CONTROLEURS AERIENS

LA SCANDALEUSE GREVE DE LA C.F.T.C. TELEGUIDEE PAR LEUR MENTALITE ANTIMILITARISTE

Des amis, nombreux, m'ont écrit pour s'indigner contre la grève des contrôleurs aériens civils, et surtout contre leur prétention de nier la compétence des contrôleurs militaires, dont le moins capable pourrait en remontrer à ces prétentieux qui n'ont pu vraiment apprendre leur métier que grâce au développement de la technique militaire.

Et il y a, de plus, une supériorité écrasante chez les contrôleurs militaires : c'est qu'ils sont, eux, animés du sentiment patriotique que la plupart des civils ignorent aujourd'hui, qui ne pensent — tout chrétiens qu'ils disent être — qu'à leur ventre et la jouissance matérielle des biens de cette terre. Donc, ni Dieu ni Patrie !

Ah, c'est beau, mais quelle tristesse !

Heureusement qu'il y a encore des hommes libres, et je ne saurais trop féliciter André Stibio pour le courageux article qu'il a écrit dans la « Voix » du Nord du 8 mars, dont il est d'ailleurs le distingué collaborateur. Nous donnerons la conclusion de son article :

« Or, l'on peut bien admettre que les contrôleurs civils ont des raisons d'être mécontents, que le contrôle militaire, qui leur a été substitué, n'a peut-être pas l'efficacité du contrôle civil habituel. L'on peut encore alléguer que l'un des pilotes espagnols a pu commettre une faute. Mais il paraît vraiment téméraire de rejeter, en bloc, la responsabilité de la catastrophe de Nantes sur ceux qui avaient le devoir de maintenir ouvert l'espace aérien français, devant la carence de ceux qui en avaient la garde.

« Si j'étais un aiguilleur du ciel, sans doute très persudé de ma compétence et de mon bon droit, je ne serais, malgré tout, pas tellement fier de ce qui est arrivé. »

Et les camarades du plan Clément Marot nous écrivent :

(suite p. 2, 1e col.)

En glanant!..

(suite de la page 1)

« Actuellement en activité en tant que contrôleur de la circulation aérienne militaire, mes camarades et moi sommes amenés à remplacer par le plan Clément Marot les aiguilleurs du ciel en grève. Ceci m'amène à vous demander, après les éloges sans cesse répétés que l'Etat-Major nous a prodigués, paliant ainsi aux insultes de nos adversaires, ne serait-il pas possible de voir notre prime de sécurité aérienne quelque peu aumentée puisque, depuis sa création, cette prime dérisoire n'a pas été augmentée.

« Peut-on comparer nos soldes et primes à celles que perçoivent nos homologues civils, et cependant ce sont eux, *parfaitement nantis*, qui font grève et qui refusent de faire face à leurs engagements ! Nous comptons sur l'U.N.S.O.R. pour nous aider à faire face à notre devoir, que nous accomplirons, nous, dans l'ordre et la discipline ! »

Il n'y a rien à ajouter, et la parole est à M. Debré !

Mais M. Debré a déjà parlé, et voici ce que nous avons été heureux de lire dans un grand quotidien du matin, le 19 mars :

M. MICHEL DEBRE FELICITE
LES AIGUILLEURS MILITAIRES

M. Michel Debré, ministre d'Etat chargé de la Défense nationale, a visité samedi le centre de contrôle du C.E.V. de Brétigny. A l'issue de cette visite, M. Debré a fait la déclaration suivante :

« Ma présence dans ce centre est avant tout un témoignage de satisfaction et d'estime. Comme tous ceux qui consacrent leurs efforts au bien public, vous avez connu des attaques, gonflées par des passions qui dénaturent souvent la réalité des faits. Vous avez su dominer votre émotion. C'est très bien ainsi. On vous a demandé d'accomplir votre devoir. Vous l'avez accompli, vous l'accomplissez, et en toute occasion je sais que vous l'accomplirez. La mission dont vous avez la charge est menée à bien dans d'excellentes conditions. Vous pouvez en avoir la fierté. »

Monsieur le Ministre d'Etat, vous pouvez être assuré que tous les contrôleurs de l'air militaires ont été très touchés de votre visite au centre de Brétigny, et ils vous remercient de votre témoignage de satisfaction. Mais ils m'ont chargé de vous dire que la prime très modeste qu'ils perçoivent n'a pas été revalorisée depuis sa création, alors ce serait peut-être le moment de leur faire sentir que leur ministre ne peut pas l'ignorer.

Jean LORRAIN

Comme le Juge d'Instruction nous avait refusé cette constitution de partie civile, nous avons fait feu de tous bois, avec **Me Dumas,** devant la Cour d'Appel de Rennes.
Tout d'abord sur le plan purement juridique, développé par notre avocat :

Messieurs les Président et Conseillers
Composant la Chambre d'Accusation près
la Cour d'Appel de RENNES

- M E M O I R E -

POUR : le SYNDICAT NATIONAL DES CONTROLEURS DU TRAFIC AERIEN - S.N.C.T.A., dont le siège est à ATHIS-MONS, B.P. 40, 91201 - ATHIS-MONS CEDEX,
Pour qui domicile est élu 16, place Edouard Normand à NANTES (44), au siège de la S.C.P. LE BOZEC, ROUTIER LE ROY, CORNET, VINCENT ET BOUCHET, Avocats postulant au Barreau de NANTES,

Ayant pour Avocat plaidant, Me Roland DUMAS, Avocat au Barreau de PARIS, 28, rue de Bièvre à PARIS 5e,

EN PRESENCE DE : Monsieur L'Avocat Général,

Attendu que le Syndicat National des Contrôleurs du Trafic Aérien a été amené à se constituer partie civile auprès du Juge d'Instruction de NANTES, le 6 octobre 1975, dans l'information ouverte à la suite de la catastrophe aérienne survenue le 5 mars 1973 au [illegible]

Attendu que par son ordonnance du 23 juillet 1980, le Juge d'Instruction déclarait irrecevable les Syndicat des Contrôleurs du Trafic Aérien, dans sa constitution de partie civile, avec d'ailleurs le Ministère de la Défense, la Compagnie SPANTAX et la compagnie IBERIA, au motif qu'il ne justifie pas d'un intérêt réel pour agir en l'absence d'un préjudice direct lié au décès des victimes ;

Attendu qu'en ce qui concerne les constitutions de partie civile des parents des victimes, déclarées recevables, elles furent déboutées de leur action en l'absence de toute infraction pénale imputable à des justiciables du Tribunal Correctionnel ;

I - Sur l'intérêt à agir du S.N.C.T.A. :

Attendu que le problème de l'intérêt à agir des groupements professionnels pour l'exercice de leur action civile, tant au plan pénal que civil, a été réglé par un arrêt de la Cour de Cassation, les deux chambres réunies, du 5 avril 1913 ;

Que cet arrêt précise :

"Que l'action civile exercée par un "syndicat n'avait pas pour objet de donner "satisfaction aux intérêts individuels "d'un ou plusieurs de ses membres, mais "bien d'assurer la protection de l'intérêt "collectif de la profession envisagée dans "son ensemble et représentée par le "syndicat dont la personnalité juridique "est distincte de la personne de chacun de "ceux qui le composent ;
(Cass. Chambres Réunies 5 avril 1913 ; Dalloz 1914, 1-65)

Attendu que cette solution a été consacrée par la loi du 12 mars 1920 qui modifiait la loi du 21 mars 1884 ; que l'article L-411-11 du Code du Travail stipule que les syndicats professionnels

"Ont le droit d'ester en justice. ILs "peuvent devant toutes les juridictions "exercer tous les droits réservés à la "partie civile relativement aux faits "portant un préjudice direct ou indirect "à l'intérêt collectif qu'ils représentent

Que cette disposition doit s'interpréter d'une manière générale et permet au syndicat de se constituer aussi bien pour les infractions à la législation du travail que pour les infractions de droit commun ;

A - Sur le caractère direct de l'intérêt du syndicat :

Attendu que cet intérêt tient à deux ordres de motifs, certains liés à la grève, d'autres liés à l'accident lui-même ;

1) Les motifs liés à la grève :

Attendu qu'il est certain que si la grève des contrôleurs aériens n'avait pas eu lieu, le "plan Célment Marot" n'aurait pas été mis en place et l'accident ne se serait sans aucun doute pas produit ;

Attendu que compte tenu de la législation en vigueur sur la grève dans les services publics (loi n° 63-777 du 31 juillet 1963 et loi n° 64-650 du 2 juillet 1964) ayant entraîné une grave polémique sur la responsabilité des aiguilleurs du ciel civils dans la catastrophe, le S.N.C.T.A. largement majoritaire et seul auteur du préavis de grève, a un intérêt certain à voir l'honneur de la profession qu'il représente et l'honneur de son organisation lavés de tout soupçon ;

Attendu en effet que si le S.N.C.T.A. a donné l'ordre de grève et s'il a uvu nombre de ses adhérents suspendus avant la fin de la grève dès le 24 février, l'ensemble des contrôleurs non grévistes était purement et simplement soumis à un lock out ou basculage des services civils entre les mains de l'Armée de l'Air ;

Attendu que depuis, le Tribunal Administr tif de NANTES s'est prononcé en relevant la responsabilité de l'Armée de l'Air et des contrôleurs militair

Attendu que la catastrophe de NANTES n'a été rendue possible qu'en raison de la mise en place d'un plan dont la mise en oeuvre par des gens inexpérimentés devait s'avérer désastreuse comme le Tribunal Administratif de NANTES l'a souligné le 1er juillet 1980 dans son jugement ;

Que le S.N.C.T.A. a un intérêt particulie: à défendre la qualité professionnelle du service du contrôle aérien français ;

Que la défense de la qualité de la profession jsutifie de son intérêt à intervenir à la présente procédure ;

2) Les motifs liés à l'accident :

Attendu que sur le plan moral, le SNCTA se devait d'intervenir alors que la catastrophe de NANTES a été un véritable traumatisme pour chaque "aiguilleur du ciel" ainsi qu'une atteinte intolérable à la réputation à la réputation de la profession dans son entier ;

Attendu notamment que l'on Pouvait lire et entendre, dans la presse et à la radio à l'époque des faits, un certain nombre de critiques adressées directement aux aiguilleurs du ciel qui furent bientôt assimilés à leurs collègues militaires ;

Attendu notamment que l'on peut citer Monsieur Honoré GEAUBAN, directeur adjoint de la police judiciaire qui pouvait déclarer le 28 septembre 1976 :

"Le risque d'erreur est inhérent à la "fonction. La preuve : il arrive bien à "BOCCUSE de faire brûler un gigot ou à "un aiguilleur du ciel de laisser tomber "un avion ;

Que de même, la presse espagnole a été extrêmement violente au moment de l'accident : un journal, le quotidien A.B.C., titrait à la "une" :

"L'Espagne victime de la grève des aiguil "leurs du ciel français : 68 morts ;

Attendu que le SNCTA se voit donc tenu responsable indirectement dans l'esprit de l'opinion publique de la catastrophe aérienne de LA PLANCHE ; qu'il ne peut accepter la responsabilité du "plan Clément Marot" ni que la responsabilité de l'accident soit indirectement reportée sur les contrôleurs civils

Attendu que le Tribunal Administratif de NANTES dans son jugement du 1er juillet 1980 énonce en termes clairs que :

"doit être retenue la responsabilité de "l'Etat lorsqu'il résulte des faits de la "cause, que la collision des deux aéronefs "qui a provoqué la destruction d'un "aéronef et entraînant la mort de 68 "personnes est dûe pour la plus grande "part à une organisation défectueuse et "aux fautes commises du contrôle militaire "remplaçant les contrôleurs civils en "grève ;

Attendu qu' l'intérêt réel du SNCTA pour agir existe bel et bien et il fonde son existence sur le souci d'éviter le renouvellement d'une telle catastrophe contraire à la vocation et à la technicité de la profession qu'il représente ;

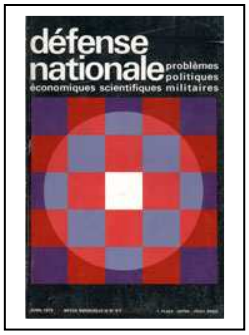
Que cette catastrophe, dont la responsabilité incombe à l'Etat et au "plan clément Marot" a atteint le moral de chaque contrôleur aérien et a terni l'image de marque de la profession, ce qui justifie la constitution de partie civile du S.N.C.T.A. dans la présente instance ;

II - Sur le non-lieu :

Attendu qu'il n'est pas contestable que les fautes ont été commises dans le cadre du "plan Clément Marot" qui ont eu comme funeste conséquence, la catastrophe que l'on sait ;

Que ces faits sont contrairement à ce qui a été invoqué, pénalement répréhensibles par les articles 319 et 320 du Codé Pénal pour coups et blessures involontaires, prévoyant une responsabilité pénale pour imprudence, inobservation des réglements, négligence ou maladresse ;

Bien entendu, à l'appui de cette requête, nous allons fournir à la Cour l'article de *« La Voix des Sous-Officiers »* mais nombre d'autres documents



La publication dans la prestigieuse *« Revue de la Défense Nationale »* des propos tenus par le Chef d'Etat Major de l'Armée de l'Air au moment des faits, lors d'une conférence devant l'Institut des Hautes Etudes de Défense Nationale.

« Le Plan Clément Marot a permis d'écouler le trafic saisonnier mais il n'aurait pas permis d'écouler celui de l'été. Il n'en était pas question » *…..*

« Il faudrait que du coté civil on obtienne du personnel le respect d'un certain nombre de règles civiques et je ne crois pas qu'aujourd'hui l'ambiance permette d'atteindre ce résultat ».

Il concluait : ***« Que fera-ton en temps de grève ? Il s'agit d'un problème de moyens que nous n'avons pas ».***

Un extrait d'un petit livre « *La presse et l'information* » dont l'auteur, le célèbre **Daniel Filipacchi**, venait de devenir le propriétaire de « Paris-Match ».

Le journaliste français n'abuse-t-il pas du commentaire au détriment du fait ?

Il existe une règle sacrée en matière de journalisme : « L'information est sacrée, le commentaire est libre ». Sauf exceptions rarissimes, la règle est respectée. Mais par tradition, peut-être par une sorte de fidélité à l'humanisme latin, le journaliste français préfère dire ce qu'il pense d'un événement plutôt que de le raconter. L'objectivité est alors subordonnée à un flot de polémique. Un exemple récent en témoigne. Durant la dernière grève des contrôleurs aériens, (baptisés « aiguilleurs du ciel » par les journalistes afin que le public saisisse mieux leur rôle), une collision aérienne s'est produite au-dessus de Nantes. Le contrôle aérien était alors assuré par l'Armée. L'accident fit 68 morts. Tous les journalistes, de quelque journal qu'ils soient, ont alors enfourché leurs grands stylos. Chacun a interprété, qui les déclarations du pilote rescapé, qui les communiqués du Ministère, qui les arguments des grévistes, qui l'attitude du gouvernement. Mais aucun ne s'est livré à une enquête approfondie pour raconter ce qui s'était passé réellement. Personne n'a jamais cherché à savoir ce qui s'était passé au contrôle de Nantes ce jour-là, quel était le matériel utilisé par les militaires, combien ils étaient, quels étaient le grade et l'ancienneté du responsable du contrôle, comment étaient formés ces contrôleurs, etc. Le débat s'est tout de suite porté sur un plan polémique quand ce n'était pas politique, et se réduisait à la question : « Qu'au-

raient fait les civils s'ils avaient été à la place des militaires ? »

Un extrait d'un autre livre « *La République des petits papiers* » (dégotté par Michel Jousselin), par **Michel Bassi**, journaliste très célèbre qui lorsqu'il le publia n'était rien moins que Porte-parole Adjoint de l'Elysée sous Giscard d'Estaing….

La République des petits papiers 105

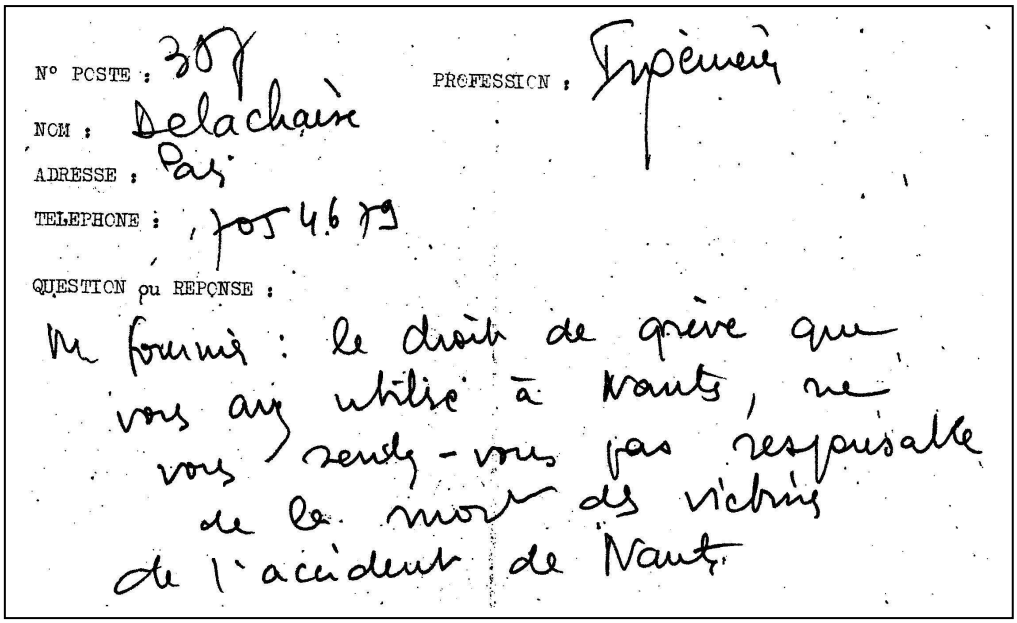
Et des pépins, il y en a souvent. Marie-Frédérique s'est fait expliquer la technique du coup que l'on « écrase ». C'est alors que l'attachée de presse doit déployer tout son talent pour diminuer l'importance d'un événement, rattraper les journalistes qu'emporte leur tendance naturelle à l'emballement. Il faut parfois monter toute une opération.

Quelques exemples sont restés célèbres dans la petite corporation des attachés de presse. Ainsi, quand on entreprit de démontrer à des journalistes plutôt sceptiques qu'aucune erreur grave n'était imputable aux responsables civils et aux exécutants militaires du plan « Marot » pendant la grève des aiguilleurs du ciel, lorsque deux avions s'étaient heurtés en plein vol au-dessus de Nantes. Ce fut du beau travail, où la compétence se transforma en virtuosité. On mit beaucoup d'imagination au service d'un effort de persuasion auquel chacun, au cabinet du ministre responsable, apporta sa contribution. On cite encore le cas, pour l'éducation des jeunes attachés de presse.

Imaginez la vigilance de tous les instants des militants, des adhérents et amis du Sncta pour recueillir ces documents- témoignages au fil du temps !

Enfin, nous avons également fourni à la Cour un nombre considérable de « Fiches SVP » des téléspectateurs lors de la fameuse émission « Les Dossiers de l'Ecran » de septembre 80.
Comme je l'ai déjà évoqué, c'est une sorte de « commando », dirigé par **Patrick Bourchet,** que nous avions envoyé, dans ce but, à « Antenne 2 ».

Certaines de ces fiches ont été recopiées à la main, d'autres photocopiées, les dernières carrément subtilisées (en trompant la surveillance du personnel de la Chaîne…) comme celle-ci, particulièrement significative pour notre entreprise.


N° POSTE : 307 PROFESSION : Ingénieur
NOM : Delachaise
ADRESSE : Paris
TELEPHONE : 705 46 79
QUESTION ou REPONSE :
Un fournis : le droit de grève que vous avez utilisé à Nantes, ne vous sentez-vous pas responsable de la mort des victimes de l'accident de Nantes

Au total, 53 fiches, émanant de personnes aussi diverses que Contrôleur militaire, Ingénieur, Employé de mairie, Kinésithérapeute, Négociant, Employé de banque, Enseignant, Cantonnier, Cadre commercial, Analyste-programmeur, Pilote de ligne, Expert-comptable, Technico-commercial, Informaticien, Cuisinier, Agent de publicité, Journaliste, Etudiant, Agent de compagnie, Employé de presse, ancien Pilote de chasse, Inspecteur des Douanes, Chauffeur, Machiniste, Agent technique, Physicien, Métreur, Dessinateur industriel, Ingénieur chimiste, Publicitaire, Gérant de société, etc….

Histoire de faire fructifier notre victoire, nous tenterons, un temps, de faire rouvrir l'enquête afin de parfaire la défense de notre profession.
Mais le Procureur Général de Rennes, seul habilité, refusera cette réouverture.
Nous n'insisterons d'ailleurs pas longtemps, accaparés que nous devenions par le nouveau dialogue social, conséquence de l'arrivée de la Gauche au pouvoir ainsi que par la situation aux USA après la grève et la révocation des adhérents du Patco.

Signalons cependant, pour conclure sur ce point, que la Cour d'Appel de Rennes n'a déclaré recevable que la seule constitution du Sncta, confirmant le rejet de toutes autres.[1]

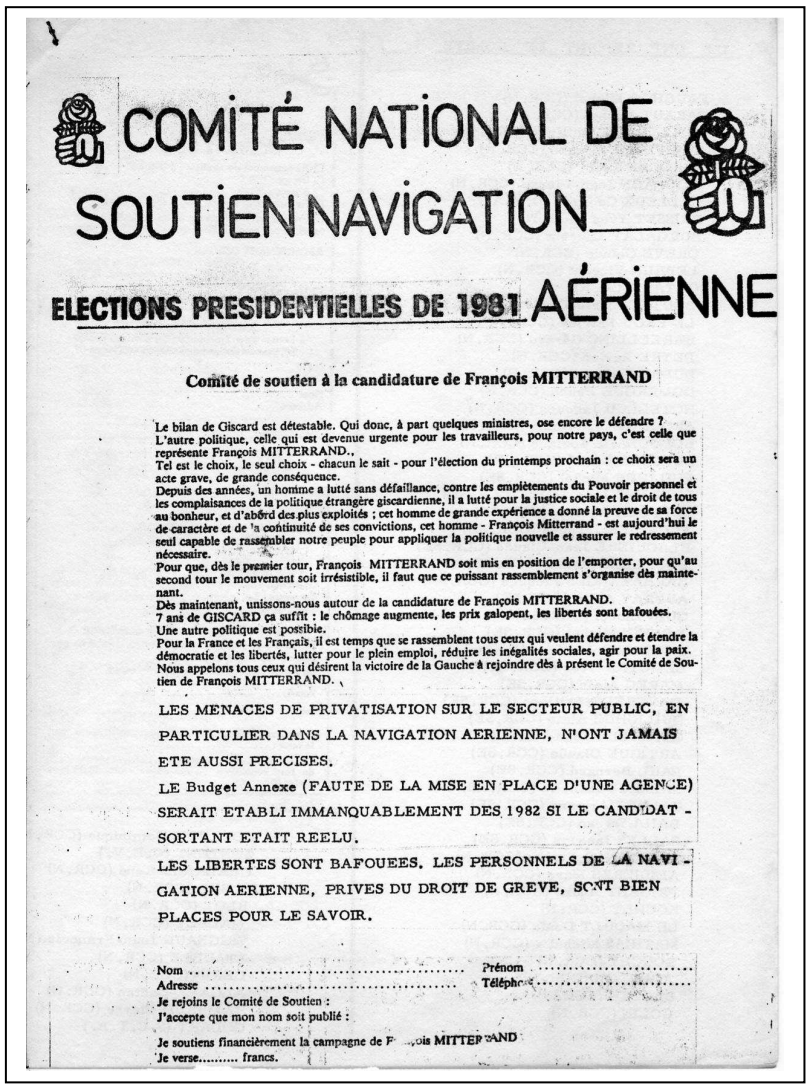
On nous avait accusés d'être les vrais responsables de la collision aérienne.

---

[1] Tout au long de ces années, j'aurai amassé aussi nombre de **documents confidentiels** que nous n'aurions jamais du avoir entre les mains….Première version du Rapport d'Enquête (celui qui a été largement corrigé avant publication au JO…), courriers avec des familles de victimes ou leurs avocats, document interne Eurocontrol, Réquisition du Procureur de Nantes au Juge d'Instruction, Rapports d'Experts…..
Au point, que par grande précaution, à chaque fois que je partais en vacances, je les emmenais avec moi dans une petite mallette spéciale….

L’acceptation de notre constitution de partie civile, du fait des raisons invoquées pour l’obtenir, mettait un terme définitif à ces accusations démagogiques et mensongères.
Peut-être même que cela a participé au fait que plus jamais le « Plan Clément Marot » n’a été déclenché jusqu’à présent !

Depuis plusieurs semaines, la vie sociale et politique du pays est évidemment très agitée par l’élection présidentielle qui approche. Un Comité National de soutien « Navigation Aérienne » à François Mitterrand a été crée au CCR Nord. Il va rapidement se répandre dans une bonne partie des Centres et Tours.
M. Mitterrand est d’ailleurs le seul candidat a bénéficier d’un Comité de soutien dans nos rangs…



COMITÉ NATIONAL DE SOUTIEN NAVIGATION AÉRIENNE

ELECTIONS PRESIDENTIELLES DE 1981

Comité de soutien à la candidature de François MITTERRAND

Le bilan de Giscard est détestable. Qui donc, à part quelques ministres, ose encore le défendre ?
L'autre politique, celle qui est devenue urgente pour les travailleurs, pour notre pays, c'est celle que représente François MITTERRAND.,
Tel est le choix, le seul choix - chacun le sait - pour l'élection du printemps prochain : ce choix sera un acte grave, de grande conséquence.
Depuis des années, un homme a lutté sans défaillance, contre les empiètements du Pouvoir personnel et les complaisances de la politique étrangère giscardienne, il a lutté pour la justice sociale et le droit de tous au bonheur, et d'abord des plus exploités ; cet homme de grande expérience a donné la preuve de sa force de caractère et de la continuité de ses convictions, cet homme - François Mitterrand - est aujourd'hui le seul capable de rassembler notre peuple pour appliquer la politique nouvelle et assurer le redressement nécessaire.
Pour que, dès le premier tour, François MITTERRAND soit mis en position de l'emporter, pour qu'au second tour le mouvement soit irrésistible, il faut que ce puissant rassemblement s'organise dès maintenant.
Dès maintenant, unissons-nous autour de la candidature de François MITTERRAND.
7 ans de GISCARD ça suffit : le chômage augmente, les prix galopent, les libertés sont bafouées.
Une autre politique est possible.
Pour la France et les Français, il est temps que se rassemblent tous ceux qui veulent défendre et étendre la démocratie et les libertés, lutter pour le plein emploi, réduire les inégalités sociales, agir pour la paix.
Nous appelons tous ceux qui désirent la victoire de la Gauche à rejoindre dès à présent le Comité de Soutien de François MITTERRAND.

LES MENACES DE PRIVATISATION SUR LE SECTEUR PUBLIC, EN PARTICULIER DANS LA NAVIGATION AERIENNE, N'ONT JAMAIS ETE AUSSI PRECISES.
LE Budget Annexe (FAUTE DE LA MISE EN PLACE D'UNE AGENCE) SERAIT ETABLI IMMANQUABLEMENT DES 1982 SI LE CANDIDAT - SORTANT ETAIT REELU.
LES LIBERTES SONT BAFOUEES. LES PERSONNELS DE LA NAVIGATION AERIENNE, PRIVES DU DROIT DE GREVE, SONT BIEN PLACES POUR LE SAVOIR.

Nom ..... Prénom .....
Adresse ..... Téléphone .....
Je rejoins le Comité de Soutien :
J'accepte que mon nom soit publié :

Je soutiens financièrement la campagne de François MITTERRAND
Je verse..... francs.

Plusieurs Secrétaires Nationaux du Sncta vont d’ailleurs, à titre individuel et sans faire mention de leur qualité, faire partie des signataires…Ca va tout de même provoquer deux ou trois remous….par ci par là….Pour ma part, ayant à contrôler, au départ d’Avignon, l’avion du candidat de retour sur Paris après un meeting électoral, je demanderai au pilote de prévenir son passager de l’existence de ce Comité. Le Pilote me répondra que cela sera fait immédiatement. Mais aussitôt, sur la fréquence, on entendra un autre pilote dire : *« Eh…on s’en fout »* ……

Entre les deux tours des élections, le Bureau national se réunit au CCR Nord. Il se trouve que la CFDT en fait de même. Et à la cantine, les gars du SPAC sont venus nous voir. Eux aussi avaient remarqué certaines…signatures. Ils proposent donc au Sncta de faire un appel commun à voter Mitterrand pour le second tour. Nous n'avons même pas besoin de discuter entre nous**. La réponse est immédiatement NON !**
Tout le monde, ou à peu près, pouvait comprendre que des Secrétaires Nationaux du Sncta puissent s'exprimer en temps que citoyen et électeur. Le SPAC-CFDT en revanche n'a pas compris notre refus syndical. Tant pis pour eux, n'est-ce pas…..

Le SNCTA, fidèle à sa philosophie d'indépendance s'est borné uniquement à publier par voie de « Flash-Info » ***et sans commentaire*** TOUTES les lettres reçues des candidats qui avaient bien voulu lui répondre. Nous n'avions même pas re-publié la lettre ci-dessous de François Mitterrand en 1974 lors de sa candidature précédente !

FRANCOIS MITTERRAND

Paris, le 22 avril 1974

Monsieur LEFRANC
Président du Syndicat National des
Contrôleurs du Trafic Aérien
CEDEX A N° 250
94396 ORLY AEROGARES

Monsieur le Président,

Par votre lettre du 12 avril, vous avez bien voulu appeler mon attention sur la situation des officiers contrôleurs de la navigation aérienne, et sur les sanctions prises à l'égard de certains d'entre eux, à la suite du mouvement de grève de février-mars 1973.

Vous m'avez demandé quelle était ma position sur les divers problèmes qui vous préoccupent, et quelles sont mes intentions si je suis élu Président de la République.

J'ai dit ou écrit à plusieurs reprises que la Vème république avait codifié l'illégalité. Tel a été le cas en ce qui concerne l'exercice du droit de grève qu'il s'agisse de la loi du 31 juillet 1963, instituant un préavis dans la fonction publique, ou de la loi du 2 juillet 1964 interdisant la grève dans la navigation aérienne.

Il est évident que ces deux textes ne sont pas conformes aux principes généraux de notre droit et notamment à l'esprit sinon à la lettre du préambule de la Constitution de 1946, repris et confirmé par le préambule de la Constitution de 1958.

Aussi, j'ai proposé d'annexer à la Constitution une charte des libertés qui précisera le champ d'application de l'ensemble des libertés publiques fondamentales au nombre desquelles figure le libre exercice du droit de grève.

Monsieur le Président,
Par votre lettre du 12 avril, vous avez bien voulu appeler mon attention sur la situation des officiers contrôleurs de la navigation aérienne et sur les sanctions prises à l'égard de certains d'entre eux à la suite du mouvement de grève de 1973.
Vous m'avez demandé quelle était ma position sur les divers problèmes qui vous préoccupent et quelles sont mes intentions si je suis élu Président de la République.
J'ai dit ou écrit à plusieurs reprises que la Vème République avait codifié l'illégalité. Tel a été le cas en ce qui concerne l'exercice du droit de grève qu'il s'agisse de la loi du 31 juillet 1963 instituant un préavis dans la fonction publique ou de la loi du 2 juillet 1964 interdisant la grève dans la navigation aérienne.
Il est évident que ces deux textes ne sont pas conformes aux principes généraux de notre droit et notamment à l'esprit sinon à la lettre du préambule de la Constitution de 1946, repris et confirmé par le préambule de la Constitution de 1958.
Aussi, j'ai proposé d'annexer à la Constitution une Charte des libertés qui précisera le champ d'application de l'ensemble des libertés publiques fondamentales au nombre desquelles figure le libre exercice du droit de grève.
Cette Charte entraînerait l'abrogation des deux lois précitées.
Quant aux sanctions prises contre un certain nombre d'Officiers Contrôleurs, il ne vous échappera pas que ce problème relève du gouvernement et du parlemement. Il appartiendra donc à ces autorités de prendre les mesures nécessaires pour que soient supprimés les effets des diverses lois ayant porté atteintes aux libertés.

FRANCOIS MITTERRAND

.../...

Cette charte entraînerait l'abrogation des deux lois précitées.

Quant aux sanctions prises contre un certain nombre d'officiers contrôleurs, il ne vous échappera pas que ce problème relève du gouvernement et du parlement. Il appartiendra donc à ces autorités de prendre les mesures nécessaires pour que soient supprimés les effets des diverses lois ayant porté atteintes aux libertés.

Etant chargé, si je suis élu, de veiller à l'application stricte de la Charte des Libertés, je puis vous assurer que j'apporterai la plus vigilante attention au règlement du contentieux que vous oppose au gouvernement actuel, et des divers contentieux analogues qui trouvent leur origine dans les atteintes portées depuis plusieurs années aux libertés fondamentales.

J'ajoute que le Groupe parlementaire Socialiste s'est préoccupé de ce problème à plusieurs reprises et a eu l'occasion de vous connaître sa position. Je vous rappellerai simplement les interventions faites à ce sujet par mes amis Louis PHILLIBERT, député des Bouches du Rhône, qui a posé une question orale le 15 juin 1973, et Alex RAYMOND, député de la Haute-Garonne, qui est intervenu en votre faveur au cours de l'examen des crédits de l'aviation civile pour 1974.

En espérant que vous aurez ainsi les éléments d'appréciation nécessaires, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les plus dévoués

François MITTERRAND

Etant chargé, si je suis élu, de veiller à l'application stricte de la Charte des Libertés, je puis vous assurer que j'apporterai la plus vigilante attention au règlement du contentieux que vous oppose au gouvernement actuel et des divers contentieux analogues qui trouvent leur origine dans les atteintes portées depuis plusieurs années aux libertés fondamentales.
J'ajoute que le Groupe parlementaire Socialiste s'est préoccupé de ce problème à plusieurs reprises et a eu l'occasion de vous connaître sa position.
Je vous rappellerais simplement les interventions faites à ce sujet par mes amis Louis PHILLIBERT, député des Bouches du Rhône, qui a posé une question orale le 15 juin 1973 et Alex RAYMOND, député de la Haute Garonne, qui est intervenu en votre faveur au cours de l'examen des crédits de l'aviation civile pour 1974.
En espérant que vous aurez ainsi les éléments d'appréciation nécessaire, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les plus dévoués.

François MITTERRAND

Voici celle de 1981 :

FRANCOIS MITTERRAND

Paris, le 7 mai 1981

Monsieur Ph. TAURISSON
Secrétaire national aux Relations parlementaires
SYNDICAT NATIONAL DES CONTROLEURS DU TRAFIC AERIEN
B.P. 40
91201 ATHIS-MONS CEDEX

Monsieur le Secrétaire National,

Vous avez attiré mon attention sur le problème posé par le contrôle de l'espace aérien français et je vous en remercie.

Cette question s'inscrit dans le cadre plus large de la politique du transport aérien dans notre pays.

Ce secteur connait en effet à l'heure actuelle de graves problèmes auxquels il faut faire face : 65 % du trafic aérien passagers au départ de France est assuré par des compagnies étrangères.

Sur le plan international, il y a une tentative de réglementation menée par les compagnies américaines, liée à une offensive concurrentielle dans la plus pure tradition libérale. Je pense qu'il est urgent de procéder à la réorganisation du cadre international du transport aérien en s'appuyant sur les Etats et compagnies du Tiers-Monde et en suscitant une véritable coopération entre les compagnies européennes.

De même, sur le plan national, j'entends favoriser la restructuration du transport aérien français par l'adoption d'un statut commun des personnels et l'amélioration de la maîtrise publique sur l'activité du transport aérien français.

Les grandes orientations du Plan en la matière seront déterminées en liaison avec les représentants de l'ensemble des partenaires concernés : Etat, compagnies aériennes françaises, sociétés ou groupements directement concernés par le transport aérien. Il y aura lieu de redéfinir en particulier le rôle et les missions des différentes compagnies aériennes françaises et de proposer une redistribution des activités du transport aérien en France.

Enfin, j'estime qu'il faut promouvoir une activité "charter" visant à répondre à la concurrence étrangère et à démocratiser pleinement le transport aérien.

.../...

.../...

J'en viens maintenant à la question qui concerne plus directement votre activité professionnelle.

Du fait des progrès accomplis dans le domaine aéronautique et notamment de l'accroissement de la vitesse des appareils, le problème de la sécurité des vols s'est posé de façon très aigüe. Nul ne conteste plus aujourd'hui la nécessité de développer les services de contrôle du trafic aérien survolant la France.

Le problème est d'autant plus délicat à aborder qu'il met en cause la souveraineté des Etats du fait de la dualité civil-militaire de l'espace aérien dont 80 à 90 % sont réservés à la circulation des appareils militaires.

Je considère néanmoins que le goulot d'étranglement de la navigation aérienne doit être résorbé.

L'Administration centrale du Ministère des Transports est maintenant obligée de reconnaitre le sous-effectif dans certains services de la Navigation aérienne (par exemple, comme vous le soulignez, le centre de contrôle d'Aix-en-Provence).

De même, en ce qui concerne les moyens, certaines pannes récentes (radar et ordinateur au centre de contrôle d'Athis-Mons) ont montré l'insuffisance notoire de nombreux moyens techniques. Cette pénurie en moyens et en personnels est la conséquence de la politique menée par la Droite qui n'a fait passer le budget de la navigation aérienne que de 235 millions de Frs à 270 millions en francs constants entre 1968 et 1978, alors que le nombre d'avions contrôlés dans l'espace aérien français a triplé dans la même période !

Il faut d' ailleurs souligner que cette faible augmentation du budget de la navigation aérienne s'est faite par à coups et toujours à la suite de mouvements sociaux traduisant les luttes des travailleurs du secteur.

Bien plus grave, dans le cadre du rapport Longuet sur le démantèlement de la Fonction Publique, le gouvernement a décidé la débudgétisation de la Navigation aérienne. C'est à l'évidence une étape préliminaire au retrait de ces services de la Fonction Publique, une menace sérieuse de privatisation.

Face à cette situation, il est urgent de mener une autre politique. Aussi je propose que dans ce domaine l'action soit menée à deux niveaux :

- gestion de l'espace civil-militaire : il faut donner, lors des négociations, une égalité de pouvoir à l'administration civile avec les autorités militaires. Une nouvelle organisation de l'espace

.../...

.../...

est nécessaire : elle devra prendre en compte le fait qu'une grande partie du trafic militaire peut être absorbée par les services de contrôle civil.

- besoins en personnels et en moyens : la privatisation préparée par M. Giscard d'Estaing ne se justifie ni techniquement, ni socialement. Il faut conserver à la Navigation aérienne son caractère de service public et lui attribuer le supplément de moyens techniques et en personnel qu'exige sa situation, dans un contexte d'amélioration de la sécurité et de développement démocratique du transport aérien.

J'espère, dans les limites qu'impose une telle lettre, avoir répondu à vos interrogations et je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire National, l'expression de mes sentiments distingués.

F. Mitterrand

François MITTERRAND

II - 803 PM/DV

Et puis, pour que vous ne puissiez pas me taxer de favoritisme…..

Voici également la lettre de Valéry Giscard d'Estaing :

VALÉRY GISCARD D'ESTAING

Paris, le 29 avril 1981

Monsieur le Secrétaire National,

Au nom du Syndicat National des Contrôleurs du Trafic Aérien, vous souhaitez connaître mon opinion sur le devenir de la Navigation Aérienne. C'est bien volontiers que je vous fais part de quelques réflexions.

Le transport comme les contructeurs occupent une place enviable si on les compare à leurs concurrents internationaux.

Leur développement devra être poursuivi à l'avenir comme il l'a été dans le passé, de façon à assurer la place des compagnies aériennes françaises, et à compléter les succès acquis par la construction aéronautique.

Il est nécessaire, pour assurer ce développement, et pour satisfaire les engagements internationaux de la France, que le trafic aérien puisse être écoulé dans les meilleures conditions de sécurité et de régularité.

Pour répondre à cet objectif, les moyens de la navigation aérienne ont été fortement augmentés notamment au titre des budgets 1980 et 1981. Cet effort devra être poursuivi, de façon que les effectifs soient adaptés à la croissance du trafic, et les conditions de travail améliorées, notamment par le renouvellement et le perfectionnement des matériels.

Je vous prie de croire, Monsieur le Secrétaire National, à l'assurance de mes sentiments très cordiaux.

ɜieur TAURISSON
-étaire National aux Relations Parlementaires
licat National des Contrôleurs Aériens
:e Postale 40
)1 ATHIS MONS CEDEX.

Valéry GISCARD d'ESTAING.

Le 11 mai au matin, après une nuit de beuverie avec mes voisins, totalement étrangers au Contrôle, j'étais de service…..
Je suis arrivé au CCR Sud-Est avec une rose rouge à la boutonnière….

Le camarade **Frauziol,** étant Ingénieur de Permanence (IPO) ce jour-là, après avoir ri, s'est mis dans la tête de m'interdire de porter cette rose dans la salle de contrôle. Bien entendu, j'ai refusé, mais je dois à la vérité de dire qu'il n'avait pas vraiment insisté. Disons qu'il m'avait fait une remarque plus qu'une injonction….

Et maintenant, à titre purement syndical cette fois, nous n'avions plus qu'à attendre fébrilement la nomination du nouveau Gouvernement.

Qui donc allait être nommé Ministre des Transports ??????

J’ai évoqué ci-dessus quelques remous, suite à la présence de Secrétaires Nationaux Sncta au Comité de soutien. En fait, c’étaient des remous plutôt verbaux, du genre.. : *« ah, vous n’auriez quand même pas dû »…*
Mais de fait, de remous sérieux, il n’y en a eu qu’un seul, sous la forme d’une lettre rédigée dès le 11 mai au matin et adressée illico au Bureau National :

[redacted]

TÉL. : [redacted]

au BUREAU NATIONAL
du S. N. C. T. A.

Copie au Conseil Régional
[redacted] du S. N. C. T. A.

En ce lendemain d'élection présidentielle, j'ai l'honneur et le regret de vous informer de ma décision de rendre mon mandat de Secrétaire de Section S. N. C. T. A. [redacted], ainsi que celui de Représentant du S. N. C. T. A. au C. T. P. / [redacted]

En effet, j'étais auparavant particulièrement motivé et déterminé pour défendre les intérêts de notre profession face à des gouvernements successifs qui ne cachaient pas leur hostilité et leur incompréhension à l'égard de nos problèmes. Cela se passait dans un S. N. C. T. A. neutre vis-à-vis de tous les courants politiques; cela risque de ne plus être vrai.

Certains adhérents et responsables du S. N. C. T. A. qui consciemment ou inconsciemment, par la publicité qu'ils ont voulu donner à leur engagement au sein d'un Comité National Navigation Aérienne de Soutien à la Candidature de François MITTERAND, engagé, par leur personne, le Syndicat dans une certaine orientation politique. C'est donc à eux qu'il appartient de prendre la relève, et de tout mettre en œuvre pour qu'aboutissent les promesses faites tout au long de ces années, tant par la voix du nouveau Président de la République, que par celle des élus de son groupe, et pour qu'aboutissent les propositions que le S. N. C. T. A. a formulées lors de son dernier Congrès Extraordinaire de Toulouse.

Ayant toujours été, et demeurant l'adversaire de ces hommes, de leurs idées et de leur projet de société, je ne veux pas prendre le risque de provoquer une crise interne au S. N. C. T. A., avec des gens qui devraient devenir des interlocuteurs privilégiés du nouveau pouvoir.

Je demeure membre du S. N. C. T. A.

Cette décision prend effet à compter d'aujourd'hui; elle est irrévocable.

Fait à [redacted], le lundi 11 mai 1981.

Bon…. Mais c’était rédigé sans aucun doute sous le coup de la colère car quelques temps plus tard, l’auteur de cette missive enflammée est devenu collaborateur très régulier de ***« Conflits dans l’Air »*** et il est même devenu, par la suite, Secrétaire National du Sncta…..

Bien entendu, le nouveau Gouvernement n’a pas tardé à être nommé.
A l’annonce télévisée du nouveau Ministre des Transports, sans même attendre les noms des autres Ministres, j’ai bondi sur mon téléphone pour appeler ma…marraine qui m’a répondu *« je savais que ce ne pouvait être que toi ! »*.
Elle venait d’entendre comme moi la nomination aux Transports de **Louis MERMAZ.** Or, ma marraine, qui travaillait depuis belle lurette au PS, avait été des années durant la secrétaire personnelle du nouveau Ministre !
Bien entendu, elle m’avait répondu : *« je m’en occupe »*…..J’y reviendrai plus loin.

De notre coté, nous demandons une audience au nouveau Président de la République.

Il y a également une anecdote très amusante.
Dans les premières nominations du nouveau Président, un certain … **Jacques Fournier** devient Secrétaire Général Adjoint de l'Elysée. Eh bien, quelques Contrôleurs vont croire qu'il s'agit de…moi ! Allez donc savoir pourquoi !!!!

Exit donc Monsieur **Giscard d'Estaing.**
Mais au cours de son septennat, il s'en était passé une bien bonne.
Un beau jour, il y avait trop de trafic. Il y avait même des limitations posées par la Corta.
Et c'est notamment un MY 20 du Glam, au départ de Perpignan, avec **Madame Giscard d'Estaing** à son bord, qui en a fait les frais, sans aucune préméditation ni volonté délibérée de notre part.
Lorsque j'ai refusé la mise en route à la Tour, ils ont paru un peu surpris. Mais nous, à Aix, nous ne savions même pas qui était à bord de cet avion officiel.
Je m'occupais de bien d'autres choses lorsque la ligne de Perpignan a sonné de nouveau.
Surprise de ma part car il était d'usage que ce soit le CCR qui rappelle pour donner la fameuse autorisation de mise en route.
Je décroche donc. A l'autre bout….le Commandant d'Aérodrome en personne ! C'était encore moins l'usage.
Avec de grandes précautions oratoires, ce pauvre Commandant m'explique qui est à bord et patati et patata
J'ai répondu sur le même ton, expliquant qu'il me faisait perdre mon temps, que l'avion de **Mme Giscard d'Estaing** était un avion comme un autre, parmi tant d'autres et qu'il devait attendre son tour pour décoller , qu'il n'y avait là rien que de très normal et j'ai raccroché.
Mais Perpignan, quelques minutes plus tard a….rappelé !
Et cette fois, c'était le Préfet des Pyrénées Orientales qui téléphonait !!!
Mon sang a commencé à bouillir. J'ai donc répété à ce Préfet ce que je venais de dire au Commandant et je lui ai fait remarqué que son coup de fil non seulement était inutile mais également préjudiciable car pendant ce temps-là, je ne pouvais m'occuper du trafic en cours et que cela retardait d'autant le décollage de **Mme Giscard d'Estaing.** Et j'ai sèchement raccroché le téléphone au nez du Préfet !
Et la « Première Dame de France » a décollé à son tour normal, comme tout le monde. De mémoire, elle a du poireauter autour d'une demie heure. Pas un drame quand même !

Nous nous attentions à une ***demande d'explication écrite*** en bonne et due forme, vu que c'était la mode à cette époque…. Suite à une réaction en provenance de l'Elysée.
Eh bien non. Nous n'avons jamais entendu parlé de rien.
Mais comme **Mme Giscard d'Estaing** était réputée pour faire valser par son mari les Préfets qui lui avaient déplu lors de ses nombreux voyages avec les avions de la République, a posteriori, nous avons imaginé combien le Préfet de

Perpignan avait du faire dans son pantalon d'uniforme en redescendant de la Tour pour aller confirmer son impuissance à la Dame….
Mais il ne semble pas qu'il ait été muté, du moins on ne l'a jamais entendu dire.

Et en ce moi de mai 81 la vie syndicale reprend son cours. Avec les résultats de nos élections en CAP cette fois. Le 19 mai nous gagnons haut la main celles des la région Nord et d'Aéroports de Paris. Le 2 juin nous sommes déclarés largement vainqueurs de l'élection nationale avec un gain de + 5, 38% sur le scrutin précédent.
Mais dès le lendemain nous déposons officiellement au Service du Personnel (SPG) contestation de ces résultats (!!!) sur la base de toutes les observations écrites que nous avons faites à propos du mauvais déroulement des scrutins.
Dans la foulée nous nous rendons chez notre nouvelle avocate , **Laurence Grégoire (†),** jeune avocate débutante**,** amie de **Claude Valuy,** à qui, nous commençons à confier quelques dossiers, dont celui-ci. D'ailleurs, dès le 9 juin elle dépose notre recours en annulation pure et simple des élections en Région Nord que nous venons pourtant de gagner !

Entre temps, les 28 et 29 mai, organisé de main de maître par **Charles Tuduri** et **Charles Rossini,** se tient le Conseil Régional Sud-Est à Bastia. Bien entendu, nous y aurons normalement travaillé. Mais on a surtout beaucoup ri.

Déjà, la traversée en ferry n'avait pas été triste. **Joël Raymond**, le pauvre, a eu un mal de mer carabiné. Les seuls à vraiment tenir le coup, **Guy Cazes**, **Alain Bartoux**, **Jean-Bernard Travert** et moi. Nous écoeurons tout le monde en nous empiffrant au resto du bateau malgré les plateaux-repas qui…valsent à travers la salle…
A noter une petite mention de **Charles Tuduri** sur la circulaire d'organisation de la réunion :
Départ bateau (sauf en cas de grève de la S.N.C.M.) à 08 heures.

Déjà, à l'époque…..

La réunion se tenait à la salle de conférence de la Tour mais nous étions logés au VVF de Borgo.
Là, nous n'avons guère dormi. On a fait une fête « à tout casser » (le dépaysement sans doute, le nouveau gouvernement…..) pendant que **Jean-Jacques Guibert,** imperturbable au milieu des rires, des chansons et des libations, tapait à la machine son compte-rendu de Trésorier du Conseil.

La recherche des clés de la voiture d'**Alain Bartoux,** jetées par un éméché dans les buissons et le sable, a été un grand moment.
Mais le summum a été atteint, alors que nous nous croyions seuls dans ce village de vacances, avec l'irruption dans notre bungalow d'une mère de famille qui nous entendait brailler de l'autre bout du site. Elle nous a menacé de nous amener à garder ses trois enfants qui n'arrivaient pas à dormir à cause de notre raffut….

Le Conseil s'est terminé par un tour du Cap Corse en voiture, suivi d'un méchoui sur une plage privée au sud de Nonza, précédé d'une baignade.

Et là, il a encore fallu que je me fasse remarquer….
A quelques encablures de la plage, une barque avec deux gars à bord était en panne. Déjà, ils avaient bien vu que ça nous faisait rigoler. Mais quand ils ont enfin réussi à remettre leur moteur en route, j'ai ramassé sur le sable deux petites boules d'arbousier et je les ai lancées dans leur direction en disant : *« je crois que vous oubliez quelque chose »…..*
Ni une ni deux, ils ont plongé comme un seul homme pour venir m'apostropher :
« Viens donc dans la grotte avec nous, tu verras si on est pas des hommes ».
Il y avait effectivement une grotte à quelques mètres.
Heureusement pour moi, nous étions plus nombreux qu'eux….

Ayant échappé à ces deux Corses très irascibles, me voilà au Salon du Bourget, officiellement comme journaliste ***« Control »***. J'ai même un magnifique laissez-passer pour ma voiture.

Mais c'et bel et bien comme Secrétaire national du Sncta que je me rends, le 10 juin, au pavillon Gabriel, sur les Champs Elysées, à la réception du Ministre des Transports, son traditionnel cocktail du Salon Aéronautique. C'est la première fois que le Syndicat y est invité !
J'ai, pour la circonstance, revêtu ma tenue fétiche : jean, veste de velours noire et …foulard rouge ! Pour sûr, je ne ressemble pas du tout à tous les endimanchés de l'Aviation qui se pressent et même s'empressent auprès du Ministre Socialiste….
Louis Mermaz accueille tout ce beau monde, assisté du Directeur Général de l'Aviation Civile qui fait les présentations.
A mon arrivée, **Claude Abraham** déclare :
«Voici le syndicaliste le plus célèbre de la Navigation Aérienne ».
Ce à quoi je rétorque :
« C'est bien la première fois que vous le reconnaissez publiquement Monsieur le Directeur Général ».

Le Ministre esquisse un demi sourire…

Tout le gratin est là. J'y retrouve même notre ancien Directeur de la Navigation Aérienne, **Lansalot-Basou,** toujours en poste à l'Ambassade de Washington mais qui a traversé l'Atlantique exprès pour le pot du nouveau Ministre !!!!

Ma marraine (la revoilà comme promis) m'avait donné comme instruction de me faire connaître du Directeur de Cabinet de **Louis Mermaz**. Mais je ne savais évidemment pas qui c'était. C'est un de mes copains de l'AFP qui m'a amené à **Pierre Denizet,** jeune Enarque très sympa. Dès que je me suis présenté, il m'a dit : *« Ah, effectivement je vous attendais, venez avec moi »*. Nous avons doublé la longue queue de tous ceux qui patientaient pour présenter leurs civilités au nouveau Ministre. Au passage, j'ai reconnu les Pdg des Compagnies aérienne, les constructeurs etc….Et je suis passé devant toutes ces célébrités, sidérées.

Et **Louis Mermaz** m' gardé avec lui un long moment. Il a même éclaté de rire. En fait, nous n'avons parlé que de….ma marraine.
Je n'avais pas quitté le Ministre que **Claude Abraham**, à qui la scène n'avait pas échappée, se précipite sur moi :
« Monsieur Fournier, dites moi votre secret, comment avez vous fait rire notre Ministre, lui qui a la réputation de ne même pas sourire » (ce qui était très vrai).
Bien entendu j'ai répondu des balivernes au DG.

Puis **Pierre Denizet** est revenu me voir. Nous avons commencé à discuter de choses sérieuses mais dans ce genre d'environnement, ça ne va pas bien loin. Mais le monde étant petit, il m'a raconté aussi que son expérience de Stagiaire Enarque avait commencé à la Préfecture de Nantes où il avait notamment accueilli tous les officiels qui s'y précipitaient après la collision aérienne du 5 mars 1973.

Les relations avec le Ministère commençaient donc fort bien.
Malheureusement, un mois plus tard, **Louis Mermaz** quittait ce poste, préférant la Présidence de l'Assemblée Nationale, emmenant avec lui **Pierre Denizet**.
On en a débité des jurons au Bureau National après ça !!!!

Autre fait marquant de ce 34è Salon du Bourget, la Course Transatlantique en avion, « **AIR TRANSAT** ».

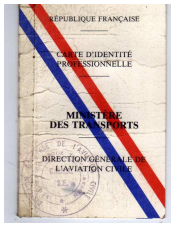
Les organisateurs avaient tenu à « embaucher » une vingtaine de Contrôleurs pour le PC de la course et les escales.
Je ne vais pas recopier ici l'excellent (!) reportage que j'avais réalisé et publié dans ***« Control »*** N° 38.
Je veux juste rappeler la déclaration publique faite à l'issue de la course, endeuillée à la suite de la disparition d'un équipage, par **Joseph Blond,** le Président d'alors de l'Aéro-Club de France :

« Ce que je veux dire, c'est d'ailleurs ce que j'ai dit à France Inter tout à l'heure, c'est que depuis le début, j'ai vraiment été, non pas étonné, mais admiratif devant le travail des Contrôleurs de la Circulation Aérienne. Je les ai surtout appréciés la nuit où nous avons appris qu'un équipage avait disparu. J'ai vu à ce moment-là tous ces Contrôleurs faire preuve d'une conscience professionnelle vraiment au-dessus de tout éloge et également d'une efficacité remarquable. Et vraiment, je ne trouve pas de mots suffisants pour leur dire toute mon admiration. Je sais, parce que je vole souvent , combien les Contrôleurs sont diligents, combien ils sont coopératifs. Mais vraiment, cette 'Air transat' a été pour moi la révélation d'une conscience professionnelle et je ne leur dirai jamais assez combien je les remercie pour tout ce qu'ils ont fait pour nous » ***(13 juin 1981).***

Et tout au long de ce Salon j'ai assidûment fréquenté la salle de « permanence » de l'**AJPAE** , l'Association des Journalistes Professionnels de l'Aéronautique et de l'Espace, où j'étais accueilli à bras ouverts tant pour le journal ***« Control »*** que pour mes fonctions de porte-parole du Sncta. J'ai passé de très bons moments avec tous ces journalistes, à la fois un peu festifs comme sur ces photos et plus sérieux en de nombreuses discussions avec un ou plusieurs d'entre eux sur notre profession et ses problèmes.

Outre Annette Chambost, la Secrétaire de l'Ajpae, pour les journalistes on reconnaît François Dupuis du « Nouvel Obs », Gérard Jouany, « Europe 1 », Airy Routier « Les Echos ». Mais aussi, grâce à la mémoire de Germain Chambost, se trouvent là aussi Gilles Renard d'Air France, Philippe Dreux de la Snecma, Mireille Bosmy de General Electric….

Et quand je reviens à Aix après cette folle semaine, je reçois, comme chaque Contrôleur du CCR Sud-Est, ma belle carte tricolore !



Ah…cette carte tricolore. Encore un coup à mettre à l'actif de **Charles Tuduri.** Avant d'être à Aix, **Charles** était au CCR de Brest. Et là-bas, comme le Centre est situé sur un terrain militaire de la Marine Nationale et gardé par elle, les civils avaient une carte d'accès tricolore.

Alors **Charles** a tarabusté le Directeur de la Région Sud-Est pendant je ne sais combien de temps, jusqu'à ce que nous obtenions un document tout à fait officiel cette fois puisqu'il s'agit d'une Carte d'Identité Professionnelle, dûment répertoriée dans la liste des titres d'identité.

J'ai toujours considéré, pour ma part, que cette carte tricolore était le SEUL et UNIQUE privilège des Contrôleurs.
Elle a pu, parfois, mais pas à tous les coups, nous éviter des PV.
Ainsi, je me suis fait gauler au radar en sortant du CCR. Les gendarmes ne m'ont mis qu'un avertissement écrit valable un an. Sans ma carte, j'y avais droit……
Ma carte me permettait également de passer beaucoup plus vite des contrôles dans les aéroports.
Mais surtout, surtout, elle prémunissait contre l'arrogance de certains représentants des forces de l'ordre. L'apparition du document les calmait radicalement !

Mais d'autres avaient de l'humour. En plein Paris, un agent, sur un barrage, m'avait rendu ma carte avec un grand sourire en me disant : *« Bien Monsieur, mais cela ne vous dispense pas de souffler dans le ballon »*….Mais comme il était aux environs de 17 heures….

Et me voilà trois jours à Bordeaux pour une nouvelle réunion du Bureau National.

Etat de grâce ou pas, nous lançons le **boycott du S.I.V**. « Service d'Information en Vol) avec ses justifications publiées par voie de « Flash Info ».
Ce boycott va être diversement suivi suivant les époques et les Centres mais nous tiendrons le nombre d'années nécessaire !
Suite à l'audience demandée au nouveau Président, nous mettons au point quatre notes de travail (effectifs, revalorisation indiciaire, « PC Approche », mixité « civil-militaire ») à faire parvenir à l'Elysée si notre demande est acceptée.
Nous décidons également du principe d'une demande d'audience, à propos de la mixité bien entendu, au nouveau Ministre de la Défense, **Charles Hernu.**
Enfin, nous examinons un dossier très complet, préparé par **Titi,** qui va devenir la politique du Syndicat en matière médicale.

Le 21 juin, notre avocat **Me Dumas**, aux élections législatives, est élu Député. Il vient de battre le sortant, un certain…**Yves Guéna**, ancien Ministre des Transports [2]. Nous nous en réjouissons quelque peu… Et BYL est bien inspiré par le sujet :

[2] Yves Guéna aura sa revanche personnelle quelques années plus tard lorsqu'il sera nommé Président du Conseil Constitutionnel à la place de …Roland Dumas, contraint de démissionner….. !

Deux jours plus tard (hélas…) **Louis Mermaz** est remplacé comme Ministre des Transports par **Charles Fiterman.**
Va alors commencer une partie de …cache-cache.
Dès le 29 juin, nous prévenons le Ministre que nous avons demandé une audience au Président. Pas de réaction.
Le 23 juillet, le Secrétaire Général de l'Elysée, **Pierre Beregovoy**, par courrier, nous fixe cette audience au 5 août.
Le 28 juillet…… le Cabinet de **Charles Fiterman** nous contacte enfin pour nous fixer une audience le…31 juillet.
Nous demandons au Ministère de bien vouloir repousser cette audience après celle prévue à l'Elysée. Cela nous paraît relevé de la simple courtoisie, de la simple politesse.
Manifestement ça n'a pas plu !
D'autant que dès le 5 août, au sortir de l'Elysée, c'est pas télégramme que nous annonçons à M. **Fiterman** que nous sommes maintenant prêts à le rencontrer. Silence….
Le 17 août nous réitérerons notre demande par un nouveau courrier. Celle-ci nous sera finalement accordée pour le…25 septembre. Mais le Ministre l'annulera entre temps !

Mais revenons au mois de juillet.

Le 7, le Tribunal Administratif de Marseille annule toutes les sanctions de 1978. Jolie victoire, non ? Ca représente au moins 3000 francs par tête de pipe.
C'est également courant juillet que nous mettons en place une collaboration symbolique et ..financière avec l'Association « ***Aviation Sans Frontière*** ».

Le 23 , nous provoquons notre premier coup de tonnerre sous le nouveau régime. Au bout d'une heure, le Sncta claque la porte du CTP/NA. Son Président, **Roger Machenaud,** qui doit sans doute savoir ses jours comptés, se comporte comme si il n'y avait pas eu de changement politique. Le Sncta considère donc les discussions totalement stériles et quitte la réunion.

Et le 5 août , en fin d'après midi, nous sommes reçus à l'Elysée par son Secrétaire Général, **Pierre Beregovoy,** ***« au nom de François Mitterrand »*** assisté de M. **Boublil**, Conseiller Technique.

Le « Flash-Info » de compte-rendu est expédié le soir même. Ont participé à cette réunion, pour le Sncta, **Claude Valuy, Bernard Vignes, Bernard Vergnaud, Michel Mathias** et moi-même.

Aujourd'hui encore, lorsque je vois le perron de l'Elysée à la télévision, il m'arrive de sourire en me disant « tiens, moi aussi j'ai gravi cet illustre escalier »…. Mais nous n'avions quand même pas eu droit aux Gardes Républicains sur les marches…..

C’était quand même assez impressionnant.
Je me souviens qu’à l’étage présidentiel, en gagnant le bureau de M. **Beregovoy,** derrière un huissier qui nous guidait, nous avions aperçu, par une porte ouverte, **Jacques Attali** en plein travail.

Bien évidemment, M. **Beregovoy** nous avait précisé que ce serait au Gouvernement de prendre les décisions relatives à notre contentieux et que le but de l’entretien était de pouvoir éclairer ces décisions.
Nous avions répondu que c’était bien dans cette optique que nous avions sollicité et préparé cette entrevue.

§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§

§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§

§§§§§§§§§§§§§§