LE MINISTERE DES TRANSPORTS FRANCAIS

8

Ministère de l'Equipement et des Eransports —

Le Directeur-Adjoint du Cabinet CAB/3 246, Boulevard Suint - Germain 75700 Laris Céliphone : 544.39.93

PARIS, le 3 septembre 1981

Monsieur le Directeur-Adjoint de Cabinet

à

Monsieur CHABERTY, Conseiller National de l'A.P.C.A Monsieur FOURNIER, Secrétaire National de l'S.N.C.T.A

Messieurs,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 25 août 1981, qui a retenu toute notre attention.

A la demande du Ministre, j'ai fait procéder immédiatement à un premier examen des documents que vous nous avez transmis ; les conditions ne me sont pas apparues réunies pour prendre les mesures que vous proposez.

Bien entendu, je continue à me tenir informé en permanence sur l'évolution de la situation de la navigation aérienne dans l'espace américain et je ne manquerai pas conformément à notre communiqué du 9 août de confronter mes informations avec les autres.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Claude MARTINAND



Le Ministre d'Etat, Ministre des Eransports CAB/13

246. Boulevard Saint - Germain 75700 Laris Céléphone : 544.39.93

Laris, le

- 9 MARS 1982

Nº 147/AC/ANA

Monsieur le Secrétaire National,

Par courrier en date du 25 janvier 1982, vous m'avez communiqué une nouvelle liasse de comptes-rendus élémentaires d'incidents qui seraient survenus sur des aéroports ou dans l'espace aérien américain depuis le mois d'août dernier ; ces documents vous paraissent de nature à démontrer que la révocation des contrôleurs du PATCO a créé aux USA "une situation anormale et dangereuse qui risque de durer et partant de se dégrader encore".

Vous me proposez en conséquence, en vous référant à l'article 55 paragraphe e de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, que le Gouvernement français demande au Conseil de l'OACI d'enquêter sur la situation du contrôle aérien aux USA.

J'observe que les informations que vous me remettez ne sont pas récentes : elles se rapportent pour leur quasitotalité à des évènements survenus en août ou septembre 1981.

Au cours des derniers mois, je n'ai pas reçu d'informations sur l'évolution de la situation qui soient de nature à modifier mon appréciation, telle que j'ai eu l'occasion de vous l'exprimer.

Dans ces conditions je ne saurais, comme vous me le suggérez, prendre l'initiative de proposer au Gouvernement de saisir le Conseil de l'OACI d'une demande d'enquête dans le cadre des dispositions de l'article 55 paragraphe e de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale.

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire National, l'expression de ma considération distinguée.

Four la attainte et des délégation

Dania Calif. 4

Monsieur le Secrétaire National du Syndicat National des Contrôleurs du Trafic Aérien

B.P. 40

91201 - ATHIS MONS

Le Directeur du Cabinet

BUREAUCRACY REPORT

FAA Has Increased Air Traffic, But Are New Controllers Ready to Handle It?

The FAA says that the air traffic system is back to normal, but safety critics say that now is the most dangerous time in recent years for the flying public.

SYNDICAT NATIONAL DES CONTROLEURS DU TRABIC AERIEN B.P. 40 91201 ATHIS-MONS Cedex

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DE LA CIRCULATION AERIENNE B.P. 21 13770 VENELLES

COPIE

Le 15 NOV. 1982

MONSIEUR Charles FITERMAN Ministre d'Etat, Ministre ges Transports 246, Boulevard Saint Germain 75700 PARIS

Monsieur le Ministre d'Etat,

L'Etat de la Sécurité Aérienne aux Etats-Unis, depuis qu'ont été prises dans ce Pays, des mesures, pour le moins surprenantes, consécutivement à la grève déclenchée le 3 Août 1981 par les adhérents du PATCO, a gravement préoccupé nos organisations, comme vous le savez.

Pour mémoire :

- Nous avons été reçu à votre Cabinet le dimandhe 9 Août 1981 au soir.
- Le 18 Août 1981 au matin nous vous faiséons parvenir une première série de documents.
- Le 25 Août 1981 nous vous adressions une volumineuse correspondance.
- Le 3 Septembre 1981, Claude MARTINAND nous en accusait réception.
- Le 13 Octobre 1981 nous saisissions Monsieur le Président de la République de cette situation, à la veille de son voyage aux USA.
- Courant de ce même mois nous vous adressions de nouveaux documents.
- Le 3 Novembre 1981, Monsieur MARTINAND, recevant le SNCTA, estimait en substance que nous aurions mieux **f**fit de nous montrer plus solidaire du PATCO que d'intervenir à pròpos de la sécurité aérienne qui ne lui semblait nullement compromise depuis le 3 Août 1981.
- Le 4 Novembre 1981, Gilles MENAGE, Conseiller Technique à la Présidence de la République, répondait, au nom de Mr MITTERRAND, à notre correspondance du 13 Octobre.
- Le 25 Janvier 1982, suite à la catastrophe aérienne de WASHINGTON, nous vous saisissions de nouveau, vous proposant de réclamer une enquête au Conseil de l'O.A.C.I. en vous appuyant sur l'article 55 (paragraphe E) de la Convention de Chicago.
- Le 9 Mars 1982, Denis COTON nous opposait une fin de non-recevoir par un courrier préparé sans aucun doute par la Direction de la Navigation Aérienne, comme en témoigne la référence "N° 147/AC/DNA"

Ainsi, Monsieur le Ministre d'Etat, à aucun moment, y compris lors d'une intervention de Mr Max GALLO, Député, vous n'avez voulu prendre en compte ne fusse que de manière infime, les inquiétudes certaines dont vous ont fait part les professionnels de la sécurité aérienne que nous sommes.

Nous avons d'ailleurs la certitude que vous n'avez nullement mesuré la grave perte de confiance des Contrôleurs envers un "Ministre du changement" que votre attitude sur ce point, quasiment hautaine, à provoqué à travers la France!



Aujourd'hui, comme vous ne l'ignorez sans doute pas, le PATCO, en tant que tel, a disparu, à la fois par décision administrative de "décertification" et par décision de mise en faillite.

Cette disparition, pour dramatique qu'elle soit au méins à nos yeux - devrait permettre, aux niveaux officiels, d'examiner la situation PERSISTANTE aux Etats-Unis, de manière bien différente - Du moins nous l'espérons.

C'est pourquoi nous attirons solennellement votre attention sur les faits suivants:

- L'accident de WASHINGTON (13 Janvier 1982)

Pesces circonstances connues, nous vous avions alerté, hélas sans succès.

Le rapport officiel d'enquête sur cette catastrophe du National Transportation Safety Board est maintenant connu (il est publié par l'hebdomadaire américain AVIATION WEEK and SPACE TECHNOLOGY N° du 27/9/82 et suivants).

Ce Rapport confirme SANS EQUIVOQUE la responsabilité des agents du contrôle en poste ce jour-là à la Tour de Contrôle de WASHINGTON National.

Le doute n'est donc plus permis!

- .. Les informations météorologiques essentielles à transmettre aux pilites du B 737 qui s'est écrasé ne l'ont pas été.
- .. Vérification auprès de l'équipage en question d'avoir enregistré les messages ATIS (Automatic Terminal Information Service) n'a pas été faite.
- .. Les critères de séparation entre avions au décollage et à l'atterrissage n'ont pas été vérifiés ni respectés par les agents du contrôle.
- .. La "qualification" de l'agent qui avait la charge de l'avion au moment de l'accident remontait au 9 Septembre 1977. Elle aurait du ensuite être revue deux fois par an. Aucune preuve que cela avait été exécuté n'a pu être apportée aux NTSB par la FAA.
- .. Les procédures officielles de contrôle au sol (autorisation de quitter le point d'embarquement) n'existaient plus à WASHINGTON National depuis le 20 Novembre 1981 date de leur expiration et date à laquelle elles n'ont pas été renouvelées!

L'enquête a permis d'établir que le "Contrôleur sol" était particulièrement inefficace à l'heure de la catastrophe.

.. La FAA et ses agents sont encore mis en cause pour d'autres motifs relevant de la gestion générale du trafic aérien.

- L'accident de BOSTON (23 Janvier 1982)

En avril, le NTSB a annoncé qu'il orientait ses investigations vers la façon dont la direction de l'aéroport et la FAA organisent les inspections sur l'état des pistes et le rôle du contrôle du trafic éérien dans la diffusion des informations ainsi obtenues.

En effet, les première éléments de l'enquête ont fait ressortir que les agents du contrôle de la Tour de Boston n'ont pas informé l'équipage du DC 10 de la glissance de la piste alors qu'au moins six pilotes qui précédalent le DC 10 à l'atterrissage avaient informé la Tour de l'état de cette piste au coefficiant de freinage mauvais ou nul!

- L'accident de NEW ORLEANS (9 Juillet 1982)

L'agent du contrôle de la Tour de NEW ORLEANS, responsable du B 727 au moment de l'accident, a reconnu devant la Commission d'enquête qu'il n'avait pas informé l'équipage de l'avion de la présence d'un phénomène de cisaillement de vent, phénomène extrêmement dangereux et qui semble bien être la cause de cet accident.

L'agent a indiqué qu'à sa connaissance ce phénomène n'était pas présent au moment du décollage mais tous les autres témoignages indiquent que le phénomène existait bel et bian.

- LES SURCHARGES DE TRAVAIL

"Aviation Week" qui a condamné sans appel et en termes violents l'attitude du PATCO, qui a soutenu sans réserve les décisions de l'Administration Reagan et qui a voulu faire croire à plusieurs reprises que tout allait pour le mieux, notamment en éditorial de son numero de début août 1982 (an an après la grève) a débuté depuis le 25 Octobre la publication d'une grande enquête sur l'état des services actuels du contrôle américain.

Les charges de travail induites par l'instruction et l'entrainement des contrôleurs nouvellement recrutés deviennent insupportables.

De nombreux exemples sont fournis et des contrôleurs pourtant désignés par la FAA elle-même pour répondre aux journalistes ont dénoncés la gravité de la situation.

Des Contrôleurs nouvellement qualifiés se retrouvent eux-mêmes instructeurs deux semaines après "l'obtention" de leur qualification.

- NOUVELLE ENQUETE DU NTSB

A la mi-septembre le NTSB a annoncé qu'il allait mener une seconde enquête à propos de la sécurité aérienne mise en oeuvre par le système afé ricain de contrôle du trasic aérien. Cette seconde investigation sera conduite par douze enquêteurs dans quarante organismes de contrôle dépendant de la FAA.

Voilà donc, Monsieur le Ministre d'Etat, les informations et éléments, qui, en notre possession, nous incitent à vous saisir une fois encore de la situation aux Etats-Unis, que pour notre part nous avons formellement dénoncée dès qu'elle est apparue.

Nous vous saurions gré de bien vouloir nous faire connaître votre appréciation PERSONNELLE.

Dans cette attente nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre d'Etat, à l'expression de notre considération distinguée.

Jean-Pierre CHABERTY Conseiller National APCA Jacques FOURNIER
Secrétaire National
SNCTA

P.S; Nous nous permettons de vous rappeler que la situation en question nous avait amené à vous faire deux propositions que vous avez estimé devoir rejeter.

25 Août 1981

Décision gouvernementale de suspension de tous les vols de toutes les compagnies aérlennes françaises empruntant l'espace aérien sous juridiction des Etats-Unis d'Amérique et ce jusqu'à rétablissement total de la situation d'avant le 3 Août 1981 dans ce Pays.

25 Janvier 1982

En application de l'article 55 (paragraphe e) de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (Chicago 1944) le Gouvernement Français doit, en tant qu'Etat contractant, demander au Conseil de l'O.A.C.I. d'enquêter aux USA.

6

Ministère des Eransports

246, Boulovard Saint - Gormain 75700 Iaris Eiliphone : 544.39.93

1 0 JAN. 1983

Monsieur le Secrétaire National,

Votre lettre en date du 15 novembre 1982 a retent l'attention du Ministre d'Etat, Ministre des Transports qui a souhaité avant d'y répondre, disposer de renseignements sur les faits que vous évoquez quant à l'état du système des services de circulation aérienne aux Etats Unis d'Amérique.

Au vu des éléments d'information qu'il a recueillis, il apparait que la situation que vous évoquez ne semble pas correspondre à la réalité.

Il est évident que la capacité du système s'est dégradée avec la situation particulière créée par les mouvements sociaux d'octobre I98I; cette perte de capacité a été limitée et depuis cette époque l'ensemble du système est sensiblement remonté en puissance pour traiter environ 90 % du trafic de juillet 8I. La perte de capacité initiale ou résiduelle a permis précisément de maintenir en contre partie, le niveau de sécurité requis internationalement dans les services de circulation aérienne. Il est du reste remarquable qu'aucune voix autorisée -IFALPA, compagnies aériennes y compris françaises, IATA- ne se soit élevée pour mettre en cause ce niveau de sécurité.

Vous attribuez par ailleurs, une responsabilité majeure aux services de la circulation aérienne dans les trois accidents graves survenus aux Etats Unis récemment dans le transport aérien. Il n'est pas possible de ne pas constater -en tout cas compte tenu des informations partielles rendues publiques- que les circonstances dans lesquelles se sont produits ces accidents sont indépendantes de la qualité des services de circulation aérienne fournis.

Monsieur Jacques FOURNIER Secrétaire National du Syndicat National des Contrôleurs du Trafic Aérien B.P. 40

91201 ATHIS MONS CEDEX

.../...

Vous rappelez enfin évoquant l'article 55-e/ de la Convention de Chicago, la nécessité pour le Gouvernement français de demander au Conseil de l'OACI une enquête sur la situation aux Etats Unis. Il n'est apparemment pas inutile qu'une nouvelle analyse de ce texte soit faite; vous constaterez certainement qu'une telle enquête :

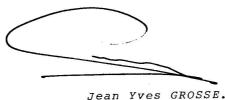
- juridiquement n'est pas fondée puisque n'apparaissent pas d'obstacles au développement de la navigation aérienne internationale,

- politiquement inopportune, le consensus général existant entre Etats représentés à l'OACI, étant que chaque Etat fournisseur de services assumait la responsabilité de ces services et s'interdisait toute ingérence dans les affaires des autres Etats, transposition au plan de l'aviation civile du principe de non ingérence internationalement reconnu.

Il est bon de rappeler que les enquêtes menées par le Conseil de l'OACI ou ses instances déléguées ont toujours porté sur les difficultés que des circonstances politiques locales ou régionales induisaient pour le développement du transport aérien international; FIR Nicosie, situation au Moyen Orient, délimitation des FIR Dakar Océanique et FIR: Cap-Vert, FIR Taïwan, survol de la Mer Noire etc...

J'espère que les précisions qui vous sont apportées par la présente suffiront à calmer les inquiétudes dont vous vous êtes faits l'écho et vous prie de croire, Monsieur le Secrétaire National, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le Chargé de mission

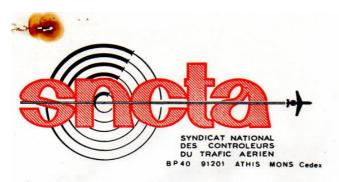


Lors d'une réunion avec Claude Martinand (Directeur Adjoint du Cabinet de Charles Fiterman) il a cru bon d'évoquer la grève du Patco alors que ce sujet n'était pas à l'ordre du jour. Il nous a déclaré :

« En août, vous auriez du justifier votre boycott par la solidarité, cela aurait été légitime »......

Le SNCTA lui a aussitôt rétorqué en lui posant la question suivante: « Considérez-vous notre préoccupation de sécurité aérienne comme illégitime?»

On attend toujours la réponse.....



Ref. : 110-84/RE

Objet :

Le 26 JAN. 1984

Monsieur Charles FITERMAN Ministre des Transports 246, Boulevard Saint Germain 75700 PARIS

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 10 Janvier 1983 vous nous faisiez répondre par votre Cabinet à notre courrier du 15 Novembre 1982 relatif à la situation du Contrôle de la Circulation Aérienne aux USA.

Votre réponse se terminait ainsi: "j'espère que les précisions qui vous sont "apportées par la présente suffiront à calmer les inquiétudes dont vous vous "êtes fait l'écho..."

Eh bien non, Monsieur le Ministre, nos inquiétudes n'ont jamais été calmées. D'autant moins, à l'époque de votre réponse, que vous sembliez ignorer que le 20 Septembre 1982, le NTSB (National Transportation Safety Board), "voix autorisée" s'il en est, avait décidé de mener une seconde enquête sur les services de contrôle US, que le 20 Décembre 1982, avant même la fin de son enquête, le NTSB avait rendu publiques 4 Recommandations à la FAA, faisant état de son inquiétude.

D'autant moins, aujourd'hui, que bien d'autres faits sont venus étayer nos déclarations inchangées depuis Août 81.

1° Le NTSB a formellement impliqué les services de contrôle - contrairement aux termes de votre lettre pré-citée - dans les trois graves accidents d'avion de 1982 (Washington, Boston, La Nouvelle Orléans). Notamment à propos du pre-mier d'entre eux. Voir son Rapport NTSB/AAR-82-8 du 10/8/82 (publié bien avant votre lettre....)

2° Le NTSB a publié le 12 Mai 1983 le Rapport de sa seconde enquête (Réf: NTSB/SIR-83/01). Celui-ci est accablant et a fait l'objet de très nombreux articles dans la presse américaine.

3° AVIATION WEEK, dont vous savez qu'il ne peut être taxé de complaisance pour nos amis du PATCO, publie les informations suivantes dans son numéro daté du 2 Janvier 1984 (page 31)



- 19/12/83 - ANCHORAGE: Collision au sol entre un B747 et un véhicule de piste.

~ 20/12/83 ~ STOUX FALLS: Collision au sol entre un DC9 et un engin de déneigement.

- 23/12/83 - ANCHORAGE: Collision au sol entre un DCIO et un Piper Navajo.

4º AVIATION WEEK, numéro daté du 9 Janvier 1984, page 25, publie des informations sur un risque grave de collsion au dessus de Miami le 1er Janvier. D'autres informations ont fait état de ce que le B747 et le DC10 impliqués se sont frôlés à 15 pieds environ!

5° Dans son numéro daté du 16 Janvier 1984, AVIATION WEEK (page 29 et suivantes) consacre une longue étude sur le DOUBLEMENT des erreurs de contrôle en 5 mois de 1983, comparés aux mêmes mois de 1982 (juillet à novembre).

Il s'agit là, Monsieur le Ministre, de faits précis et concordants et non de simples évaluations de notre part.

Enfin, il nous semble que depuis votre courrier déjà cité, les circonstances dans lesquelles sont menées les enquêtes par le Conseil de 1'0.A. C.I. ont largement évoluées, à l'initiative, notamment, du Gouvernement Français. (Son communiqué du 9/9/82).

Compte-tenu de l'ensemble des éléments que nous venons de développer ci-dessus, nous vous demandons solennellement de prendre une initiative significative en faveur de la restauration de la sécurité aérienne aux Etats-Unis avant qu'il ne soit trop tard.

D'autre part, comme vous le savez, nous avons alerté le Président de la République sur les dangers de la circulation aérienne aux USA préalablement à chacun de ses voyages dans ce Pays.

Nous renouvellerons notre démarche lors de la visite d'Etat qu'il doit y effectuer du 21 au 27 Mars prochain.

Nous ne souhaiterions pas devoir lui signaler, en plus, l'incompréhension que nous avons jusqu'à présent rencontrer sur ce sujet auprès des autorités françaises de tutelle du transport aérien.

Dans l'attente de connaître votre réponse à ce nouveau courrier, nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, à l'expression de notre considération distinguée.



Jacques FOURNIER
Secrétaire National
aux
Relations Extérieures



Le Ministre des Eransports

846, Boulevard Saint - Germain 75700 Daris Eiliphone : 544.3g.g3

.../...

CAB/I3

Paris, le '- 6 FEV. 1984

Monsieur le Secrétaire national,

J'ai pris connaissance avec attention, comme à mon habitude, de votre récent courrier relatif à la sécurité aérienne aux Etats-Unis. Je comprends parfaitement qu'une organisation syndicale ait le souci de la défense des intérêts de ses mandants et use de son droit de critique des pouvoirs publics. Mais ayant été moi-même militant syndical j'ai toujours eu le souci de conserver à mes initiatives un fondement raisonnable. C'est pourquoi je ne peux accepter que vous puissiez parler d'incompréhension des autorité de tutelle à l'égard des problèmes de sécurité.

Naturellement j'ai pris note des exemples que vous citez. J'avais d'ailleurs demandé à mes services de suivre la situation de près et je renouvelle ces instructions. Je me permets cependant de vous rappeler que dans une telle affaire le Gouvernement ne peut que se fonder sur les règles internationales établies par l'OACI et sur les assurances données par les autorités du pays concerné. Or celles-ci affirmat que les normes de sécurité sont bien respectées.

Au surplus, je n'ai été saisi d'aucune plainte par les compagnies françaises qui desservent les Etats Unis et je note que dans ce pays ces problèmes ne soulèvent pas des tempêtes de protestations ni de la part des compagnies, ni de la part des différentes organisations syndicales concernées. L'association internationale des contrôleurs aériens elle-même, n'a pas non plus fait preuve d'une bien grande détermination. Devrais-je donc alors dans de telles conditions, et outrepassant largement mes prérogatives, chercher à régler le problème à la place des principaux intéressés ? Que proposez-vous ? Je vous avoue que votre demande me laisse dans la plus grande perplexité.

Monsieur Jacques FOURNIER Secrétaire National aux Relations Extérieures du Syndicat National des Contrôleures du Tranfic Aérien B.P. 40

91201 ATHIS MONS CEDEX

Je continuerai pour ma part, et dans le cadre de mes responsabilités, comme je l'ai fait jusqu'à ce jour, à suivre la situation. Puisque vous semblez désireux d'alerter le Président de la République je lui transmets copie de votre courrier et de la présente réponse.

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire national, l'expression de mes sentiments distingués.





y's

le 26 Mars 1984

à FOURNIER, SNCTA

Chèr camarade,

Chose promise chose dûe: je t'envoie quelques exemplaires de ce numéro spécial de notre journal de section "A ciel OUVERT". Il a été tiré à 25.000. Il sera diffusé massivement sur l'aéroport dans la plupart des entreprises et services ocuvrant ici. En outre, il sera également distribué dans le département du Val de Marne qui est un département où le PCF est fortement implanté.

C'est dire que notre action n'est pas un coup d'épée dans l'eau. Il s'agit pour nous de dénoncer avec force et efficacité les graves atteintes aux libertés dont sont victimes nos collègues américains sous le gouvernement d'un REAGAN qui ose se présenter comme le champion des libertés à travers le monde. Il est des murs du silence à faire tomber et celui-ci en est un. Plus généralement, et même si les médias s'efforcent de l'ignorer, les communistes français sont attachés à défendre les libertés à l'OUEST comme à l'EST. Et si nous entendons donner à ORLY une importance particulière aux persécutions dont sont victimes les diguilleurs du ciel des USA, c'est, bien sur, en raison d'une sensibilité particulière à tout ce qui touche l'aviation. Cela s'appelle, je crois, en terme savant de la "spécificité"....

Il me reste à vous remercier très officiellement au nom du secrétariat de la section pour la communication des informations grâce auxquelles nous avons pu produire ce journal.

Mos fraternelles salutations.

Situ souhaite dantes execuplaires du journal, nous sommes naturallement disposés à l'en faire parvenir L. H.

Dommage que le Camarade Jean HOUSSIN (Contrôleur au CCR Nord) et que sa Section du Parti Communiste d'Orly ne se soient « réveillés » que quatre mois avant le départ de Charles Fiterman du Ministère des

