Un récit de Jacques FOURNIER

T N A.E 67 B

TOME 3

A Jean-Marie L.

3 AOUT 1981

LA GREVE DES CONTROLEURS DU TRAFIC AERIEN AMERICAINS

LES RAISONS

Le 20 Octobre 1980, le candidat **REAGAN** à l'élection présidentielle adresse une lettre sans ambiguïté au **PATCO** (Professionnal Air Traffic Controllers Organization), le seul Syndicat de la profession (système anglo-saxon).

RONALD REAGAN

October 20, 1980

Robert E. Poli, President
Professional Air Traffic Controllers
Organization
444 Capitol Street
Washington, D. C.

Dear Mr. Poli:

I have been thoroughly briefed by members of my staff as to the deplorable state of our nation's air traffic control system. They have told me that too few people working unreasonable hours with obsolete equipment has placed the nation's air travellers in unwarranted danger. In an area so clearly related to public safety the Carter administration has failed to act responsibly.

You can rest assured that if I am elected President, I will take whatever steps are necessary to provide our air traffic controllers with the most modern equipment available and to adjust staff levels and work days so that they are commensurate with achieving a maximum degree of public safety.

As in all other areas of the federal government where the President has the power of appointment, I fully intend to appoint highly qualified individuals who can work harmoniously with the Congress and the employees of the government agencies they overses.

I pledge to you that my administration will work yery closely with you to bring about a spirit of cooperation between the President and the air traffic controllers. Such harmony can and must exist if we are to restore the people's confidence in their government.

Sincerely,

RONALD REAGAN

Cher Monsieur Poli,

J'ai été avisé en détails par les membres de mon équipe de la situation déplorable dans la quelle se trouve notre système national de contrôle du trafic aérien. Ils m'ont expliqué que des personnels trop peu nombreux avec des horaires de travail déraisonnables et un équipement ancien, cela fait courir aux passagers aériens de ce pays des risques inacceptables.

Dans un domaine concernant aussi manifestement la sécurité publique, l'Administration Carter a manqué à son devoir de responsabilité.

Vous pouvez être assuré que si je suis élu Président, j'entreprendrai toutes les démarches nécessaires pour fournir à nos contrôleurs du trafic aérien les équipements disponibles les plus modernes ainsi que pour adapter leur nombre et leurs horaires de travail afin qu'ils soient en mesure de fournir un degré maximum de sécurité publique.

Dans tous les autres domaines relevant du gouvernement fédéral dans lesquels le Président détient le pouvoir de décision, j'ai fermement l'intention de nommer des personnalités hautement qualifiées qui pourront travailler en bonne entente avec le Congrès et les employés des agences gouvernementales placées sous leur autorité.

Je vous promet que mon administration travaillera en concertation avec vous pour instaurer un esprit de coopération entre le Président et les contrôleurs du trafic aérien. Une telle harmonie peut et doit exister si nous voulons restaurer la confiance des citoyens dans leur gouvernement.

M. **REAGAN** une fois élu, ne tiendra aucune des promesses contenues dans sa lettre de candidat.

Le 15 Mars 1981, les négociations sont rompues et définitivement terminées. Les Contrôleurs n'ont alors plus aucune convention collective.



1er mai 1981

Dans ces conditions, selon la méthode des rapports sociaux anglo-saxonne, la grève devient licite.

C'est donc en désespoir de cause, après avoir tout essayé que le PATCO déclenche une grève nationale le 3 Août 1981.

Celle-ci est massivement suivie, preuve du profond mécontentement.



La répression est immédiate, féroce et même aveugle.

Le 3 Août au soir, le Président REAGAN lance un ultimatum aux grévistes. Ils ont 48h. pour reprendre le travail.

Celui-ci restant sans effet, le Président REVOQUE alors 11 325 Contrôleurs, soir à peu près les trois quarts des effectifs en fonction.

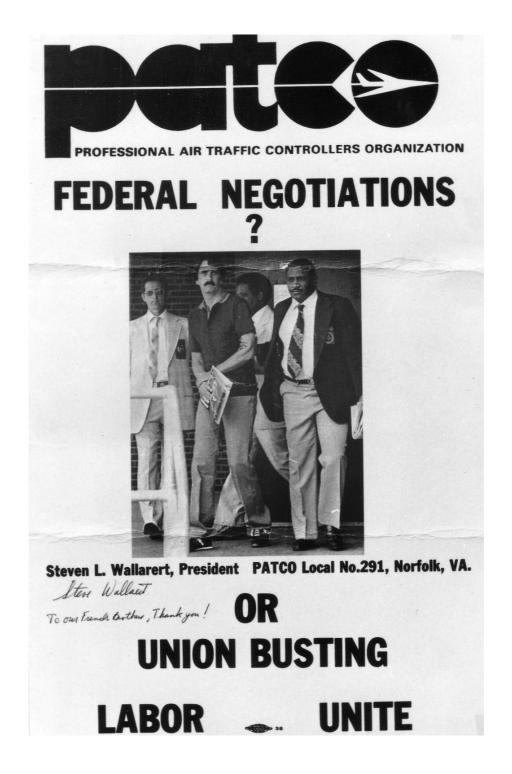
Cette répression est particulièrement aveugle.

Un certain nombre de Contrôleurs officiellement absents (maladie, congé..) fait partie des révoqués. Ils ne seront pas réintégrés à quelques exceptions près. L'Administration ne veut manifestement pas se déjuger. Et dans le lot de ceux révoqués ainsi à tort, il est tout aussi manifeste qu'il y a quelques règlements de compte...

Dès le 6 Août, 5 Contrôleurs se retrouvent sous le coup de peines de prison. Parmi eux, deux Délégués PATCO (Caroline, Californie) sont condamnés l'un à 60 jours de prison ferme, l'autre à un an et un jour avec sursis.

La photo de deux autres Délégués, arrêtés par le FBI, menottés et pieds enchaînés, fera le tour du monde!





Cette affiche nous sera dédicacée quelques années plus tard par Steven Wallarert en personne : « to our French Brothers »

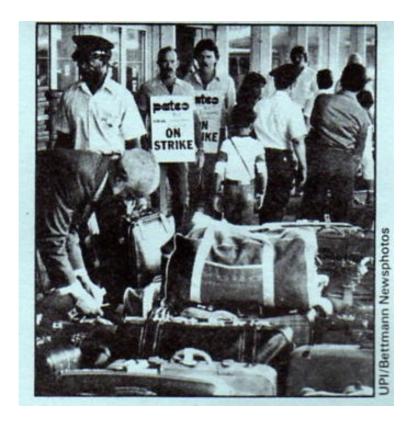
En Mai 1983, trois anciens Délégués PATCO de Dallas sont condamnés chacun à 90 jours de prison ferme, près de deux ans après...etc...

Après cette révocation massive, le Président n'est pas calmé. Il prononce quelques jours plus tard une peine complémentaire, le **BANNISSEMENT A VIE** de **TOUT** emploi fédéral pour chacun des révoqués.

Et pour faire bonne mesure, le Président obtient, dans les semaines qui suivent, du Tribunal Administratif Fédéral, la dissolution pure et simple du PATCO (*decertification* en anglais).

LES REACTIONS et LA SOLIDARITE

Devant le chaos qui s'installe immédiatement dans le ciel des USA, les Syndicats de Contrôleurs du Canada (en première ligne évidemment) mais aussi ceux d'Europe se mobilisent.



C'est amusant, je n'ai pas souvenir que les médias américains aient parlé, comme ceux de France en circonstances analogues de « bébés qui pleurent dans les aérogares ». mais peut-être n'y avait-il pas de bébés dans les aéroports des Etats-Unis au beau milieu de cet été 81 Allez savoir.

Dès l'annonce de la grève massivement suivie, le SNCTA demande aux Contrôleurs qui auront la responsabilité de vols à destination des USA de lire aux pilotes concernés la déclaration suivante :

« Vous assurez un vol à destination des Etats Unis. Les Contrôleurs Français qui contribuent à votre sécurité se font un devoir de vous avertir que vous vous rendez dans un espace aérien dans lequel actuellement le service de contrôle est rendu de façon dangereuse par un personnel non qualifié.

Cet avis est fondé sur des arguments purement techniques. Merci de votre attention. ».

Compte tenu des nouvelles alarmantes qui parviennent par différents canaux, le SNCTA et la Cfdt conjointement, appellent le 8 Août les Contrôleurs français:

« dans le cadre de mesures similaires prises à l'échelon de l'Europe à refuser

- tout décollage de France à destination des USA,
- tout transit dans l'espace aérien français aux avions à destination des USA ».

Ce « boycott » est effectif non seulement en France mais également au Portugal, en Islande, en Irlande, en Norvège, en Finlande...ainsi qu'au Canada (on imagine bien pourquoi), a un grand retentissement diplomatique et médiatique.

Il est à souligner que ce « boycott » s'est mis en place, spontanément, sans concertation entre les Pays! C'est bien la preuve, au delà de la simple solidarité, que les Contrôleurs de ces Pays ont eu la même réaction quant à la sécurité aérienne!



Le logo du Syndicat américain va vite devenir célèbre dans toutes les Tours et tous les Centres.

Dès le communiqué SNCTA rendu public, la presse internationale ne va plus me lâcher... D'autant qu'Antenne2 et FR3 diffusent l'intégralité de ce communiqué. J'ai également une longue conversation téléphonique avec **Bob POLI** et **Bob MEYER** à Washington.

L'entente entre l'APCA et le Sncta va être parfaite, d'autant plus parfaite que pour l'Association, c'est **Titi** qui est chargé de gérer l'affaire. Avec son aide, le Syndicat adresse des télex à l'Ambassade des Etats-Unis, à la FAA à Paris et à Bruxelles et même à l'OACI à Montréal.

Le 8 août la presse du monde entier annonce le boycott. Les Consulats américains, l'OIT à Genève, la liaison de l'US Air Force au CCR Nord reçoivent une seconde vague de télex Sncta.

Pour notre part, nous recevons un télégramme de félicitation de la part de **Max Gallo,** tout nouveau Député Socialiste des Alpes Maritimes.

220 1950 970211TA NICE F

ZCZC TN1731 220 1931 PFM972 IFM955 . NICECAL 44/37 8 1929

SYNCICAT DES CONTROLEURS AERIENS CENTRE DE CONTROLE AERIEN AEROPORT NICECAL

VOUS FELICITE AU NOM SECURITE DES VOYAGEURS ET SOLIDARITE SYNDICALE POUR VOTRE PRISE DE POSITION EN CE QUI CONCERNE LE CONFLIT DES CONTROLEURS AERIENS DES ETATS UNIS. VOUS APPORTE MON SOUTIEN.

MAX GALLO DEPUTE SOCIALISTE ALPES MARITIMES

Bien entendu, nous recevons également quelques lettres peu flatteuses.... Voici la plus « belle » :



Le 9 août le boycott est effectif au CCR Sud-Est dès 8 heures du matin puis à partir de midi à la Tour de Roissy et au CCR Nord.

Dans la journée, au radar, encore sous contrôle italien, je repère un TWA et un Alitalia qui viennent de décoller de Rome. Les Contrôleurs Italiens ont un peu de mal à comprendre que nous refusons ces deux avions à destination de New-York.... Finalement ceux-ci tournent en direction de la Suisse. Je préviens immédiatement **Michel Mathias** au CCR Nord qui joint alors les Contrôleurs de Genève.

Et avant même d'arriver dans l'espace aérien helvétique, les deux avions font demi tour et reviennent se poser à ...Rome.

Pour la peine, nous allons nous faire traiter de « *tsars auto-couronnés des voies aérienne* » par l'hebdomadaire américain « Aviation Week ». Jolie formule, non ?

Le soir même le Ministre des Transports, **Charles FITERMAN**, convoque les Syndicats. C'est **Michel Mathias** qui représente le Sncta.

Moi, j'étais invité à dîner chez **Maurice Cerf**, en vacances dans sa maison de campagne. Je vais arriver très, très en retard et je vais être plus souven,t au téléphone qu'à table.....

La pression est telle que nous finissons par accepter de proposer aux Contrôleurs de suspendre le boycott. Ce qui sera chose faite le lendemain à midi. Malgré les hurlements de la CFDT, qui faute de militants, n'était même pas représentée chez le Ministre la veille au soir.....

Je vais avoir une violente altercation avec **Yves Castay** en salle de contrôle. Au point que nous n'allons plus nous parler pendant des années!

Le boycott continuera au Canada mais s'arrêtera après la révocation de quatre Contrôleurs du Centre de contrôle de Toronto. (Ils seront réintégrés quelques jours plus tard).

Curieusement, tous les gouvernements concernés considéreront que ce n'est pas aux Contrôleurs (pourtant formés pour cela et dont c'est la mission) de décider si un espace aérien est sûr ou non....

Les Compagnies aériennes d'Europe avaient cru trouver la parade. Elles déposaient toutes des plans de vol pour Halifax au....Canada! Impossible donc de les empêcher de voler ou de décoller.

Oui, mais l'aéroport de Halifax, inconnu jusque-là, s'est trouvé vite complet, d'autant que les Canadiens ne laissaient personne redécoller pour les USA....Le subterfuge n'a pas duré longtemps....

C'est à partir de ce jour-là que nos relations avec le SNPL vont durablement se dégrader.

Max Venet, son Président, qui, déjà, vient de refuser de faire un communiqué sur la situation, a, en plus, le toupet de me transmettre un message comminatoire du Syndicat des Pilotes Américains qui nous enjoignent de cesser notre boycott...

Je suis sidéré par l'attitude de **Max**. On s'engueule au téléphone. Excédé, je vais même jusqu'à lui dire «demande donc à tes copains si ils débarquent en France comme en 1944 si jamais on ne mets pas fin au boycott ».....

Mais dès le 11 août, constatant la dégradation rapide de la sécurité aérienne aux USA, le Sncta annonce publiquement qu'il participera activement à tout boycott qui serait lancé par l'IFATCA.

Le 13, l'APCA et le Sncta adresse un télégramme commun au Président **Reagan**.

Ca bouillonne tellement dans toute l'Europe, au Portugal notamment, en....Hongrie également que l'IFATCA se voit contrainte de convoquer une Conférence Extraordinaire qui va se tenir à Amsterdam.

En attendant, le Sncta, à sa grande surprise, reçoit un télégramme de félicitation desenseignants d'East Orange dans l'Etat du New Jersey.

Le 19 août, alors que de nombreuses rumeurs, bien intentionnées, circulent à grande vitesse, la puissante **AFL-CIO**, la Fédération des Syndicats américains, sous la signature de son Président, **Kirk Land** ¹, publie un **communiqué** de confirmation de son plein soutien au Patco.

Le 20 août, contrairement au Snpl, le SNPNC (Syndicat National des Personnels Navigants Commerciaux) et le SNOMAC (Syndicat National des Officier Mécaniciens de l'Aviation Civile), chacun de leur coté, adressent un télégramme de soutien aux Contrôleurs Américains et nous en font parvenir copie.

Le même jour, aux USA, l'Institut Louis Harris publie un sondage : plus de 70% des sondés estiment qu'un boycott international devrait contraindre le Président **Reagan** à négocier avec le Patco.

Ils estiment de plus que si 11 000 Contrôleurs ont osé braver le Président des Etats-Unis et ainsi se faire révoquer en toute connaissance de cause, c'est que cette profession rencontre de graves problèmes qu'il serait urgent de résoudre.

Le 21, **Titi** et moi rejoignons Amsterdam par la route. **Alain Debaire** pour le Syndicat nous y attend déjà.

L'IFATCA a en effet décidé, plutôt à contre-cœur, c'est le moins qu'on puisse dire, d'inviter à titre d'Observateurs les Syndicats de Contrôleurs.

La réunion des 22 et 23 août va être ...houleuse.

Les Contrôleurs Hollandais vont être particulièrement odieux, notamment avec **Bob Meyer** qui est là. L'un d'entre eux fera une déclaration du genre : « les grèves à répétition eu Europe ont déjà mené bien bas la réputation des Contrôleurs, pas question que celle des Américains nous mette encore plus bas ». Ca jette un froid...

On a même cru un moment que l'un d'entre eux allait en venir aux mains avec le Délégué Allemand, **Hans Stang**, qui leur a vertement rappelé que lui aussi avait été....révoqué!

Alors qu'un accord de reprise du boycott semblait se dessiner, le sondage Louis Harris était précieux à cet égard, curieusement, les Contrôleurs Canadiens, au

¹ L'auteur des rumeurs n'est autre, en fait que **John Leyden,** ancien Président du Patco, évincé en 80 par Bob Poli et Bob Meyer. Il a réussi à se faire élire au Bureau National de l'AFL-CIO et cherche à se venger par tous les moyens.....Mais il est mis en minorité!

dernier moment, et malgré une réunion restreinte avec les Syndicats, ont fait capoter l'accord. Sans eux, le boycott était sans aucun doute voué à l'échec.

C'est donc la mort dans l'âme que nous rentrons en France.

L'IFATCA s'est contentée d'annoncer qu'elle veut jouer le rôle de médiateur dans le conflit. **Reagan** ne répondra même pas. L'Ifatca rencontrera seulement le Chef de la FAA, par deux fois, en pure perte, puisqu'on sait déjà que **Lynn HELMS** a juré la perte des Contrôleurs du Patco.

De notre coté, toujours conjointement, APCA et Sncta adressent dès le 26 août à **Charles Fiterman** pas moins de dix-sept documents relatifs aux graves atteintes à la sécurité aérienne US. Ils lui demandent de suspendre les vols français à destination des Etats-Unis. Ce qu'il va refuser.

Le Sncta s'étonnera publiquement qu'un Ministre Communiste vole ainsi au secours d'un Président Républicain.... Ca ne va pas améliorer nos relations.... Mais il faut se rappeler aussi que les Etats-Unis font lourdement grief à **François Mitterrand** d'avoir nommé des Ministres Communistes....Alors , « **Fifi** » (alias « *Spiderman* » pour certains) n'avait sûrement pas trop envie de se faire ...remarquer.

Et **Max Venet** s'illustre à nouveau avec un courrier, plus que courroucé, adressé au Sncta. C'est même du genre : « vous mordez la main qui vous a secouru » !!!?????

Le 7 septembre, Max finira tout de même par écrire au Président **Reagan.** Mais pour nous, c'est trop tard. Nous avons décidé, malgré une démarche d'**André Delaune** et de **Gérard Goury** (Vice-Président Snpl et Président de leur Commission Technique) de rompre toutes relations avec eux ². De son coté, l'APCA ne tardera pas à quitter l'IFATCA.

Et dès l'automne, nous publions un long dossier dans « CONTROL » ainsi qu'une CIRCULAIRE SNCTA.





² Et dire que je devais faire le vol technique Concorde avec eux à destination du Japon. Adieu le beau voyage!