

Et malgré ces belles fins de non-recevoir, **seuls** nous allons continuer, sans relâche, de militer pour la réintégration des Contrôleurs du PATCO, malgré l'opposition constante de la FAA, La Direction de l'Aviation Civile américaine **ET MALHEUREUSEMENT** celle des « **nouveaux** » Contrôleurs qui ont été autorisés, à cette seule condition impérative (!) de se regrouper dans une Association (pas un Syndicat !!!!!) dénommée NATCA (National Air Traffic Controllers Association) que le SNCTA refuse immédiatement de reconnaître.

Les Présidents Américains et Français, leurs Conseillers, les Ministres des Transports, les Députés et Sénateurs des deux Pays, les Ambassadeurs en France, les Consuls, la FAA, l'OIT (Organisation Internationale du travail) l'OACI (organisation de l'Aviation Civile Internationale) seront abreuvés d'interventions en tous genre de la part du Sncta, en duo avec l'APCA dans les premières semaines.



GM.1
PRÉSIDENTENCE
DE LA
RÉPUBLIQUE

Le Conseiller Technique

Paris, le 4 NOV. 1981

Messieurs,

Vous avez bien voulu faire part à Monsieur le Président de la République des informations que vous possédez concernant le contrôle du trafic aérien au dessus de l'espace américain.

Le Chef de l'Etat a pris connaissance des renseignements que vous lui avez transmis et m'a chargé de vous en remercier.

Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de ma considération distinguée.


Gilles MENAGE

Monsieur Philippe TAURISSON
Monsieur Jacques FOURNIER
Monsieur Michel MATHIAS
Syndicat National des Contrôleurs
du Trafic Aérien
B.P. 40
91201 ATHIS-MONS cedex

En fait, nous allons nous heurter pendant des années, mais sans relâche au mur de la raison d'Etat dans ces deux Pays, ainsi qu' à l'OACI et à l'OIT les organisations de l'Aviation Civile et du Travail.

Et lorsque, plus tard, l'ATCEUC (Air Traffic Controllers European Union's Coordination) sera créée, le Sncta oeuvra avec succès pour que celle-ci fasse de même.

En 1991, les Contrôleurs Américains révoqués décident de faire une grande fête. J'y suis *personnellement* invité, ce qui ne va pas plaire à certains... Ainsi, je vais avoir le regret de ma vie : le Bureau National Sncta de l'époque « *m'interdit* » de me rendre à Washington et envoie même une lettre officielle pour « excuser » mon absence..... Dur, dur !

LES SUITES DE LA GREVE , LA SECURITE AERIENNE

LES PERTURBATIONS

Dès le début de la grève les retards atteignent un minimum de 6 heures et jusqu'à 14 heures tant aux USA que dans le monde entier.

Les vols en provenance d'Europe se posent d'abord à HALIFAX au Canada, dans l'attente d'une autorisation pour pénétrer dans l'espace aérien américain. Le 5 Août TWA annule 284 vols, United Airlines 301 et American Airlines 240. Le même jour une collision aérienne est évitée de justesse au-dessus du New Jersey entre deux avions au décollage de New York. Ils avaient été pris en charge par des Contrôleurs militaires.

Le 11 Août, la compagnie British Airways décide d'annuler jusqu'à nouvel ordre la plupart de ses vols transatlantiques au départ de Londres « *en raison de l'incertitude provoquée par la grève des contrôleurs aériens* ».

LE « PLAN DE REMPLACEMENT »

Malgré la rupture des négociations depuis le 15 Mars précédent, ni le Gouvernement ni l'Administration de l'Aviation Civile (FAA : Federal Aviation Administration) n'ont jamais cru à la possibilité de la grève.

C'est donc dans la plus grande confusion que la FAA annonce le 4 Août qu'elle va disposer des effectifs suivants :

- 20 à 30% de Contrôleurs non-grévistes,
- 2400 Superviseurs (¹),
- 150 Contrôleurs militaires (ils seront 800 dans les semaines qui suivent).

La FAA précise que ces effectifs ne pourront prendre en charge plus de 40 à 50% du trafic normal.

Tous les vols intérieurs inférieurs à 800 Kms sont immédiatement interdits pour une durée indéterminée.

Ces effectifs sont notoirement insuffisants.

La FAA RE-ENGAGE (de force, chantage au versement de la pension) les Contrôleurs **retraités** (« *de fraîche date* ») à titre de contractuels.

Tous les Contrôleurs déclarés inaptes médicalement (visite médicale annuelle obligatoire) sont sommés (sous peine de révocation) de reprendre le contrôle direct des avions.

Moins de dix jours après la mise en place de ce « système » l'un d'entre eux décède d'une crise cardiaque à la Tour de Contrôle de Phoenix (Arizona).

Il venait d'effectuer cinq jours de travail consécutifs de dix heures ininterrompues chacun. Il ne pouvait plus suivre le traitement qui lui avait été prescrit. La presse pourtant alertée n'en a soufflé mot.

Les pauses (obligatoires) pendant les vacations de contrôle sont supprimées tout comme les congés. Les horaires de travail sont réorganisés sur un rythme de 6 jours sur 7.

Les observateurs indépendants ne vont pas tarder à s'en émouvoir.

¹ (°) *Les Superviseurs sont d'anciens Contrôleurs passés dans l'encadrement et qui de ce fait n'exercent plus le Contrôle. Pour cette raison ils doivent quitter le PATCO qui ne les représente plus légalement puisqu'ils ne relèvent plus de la convention collective des Contrôleurs (lorsqu'elle existe...).*