

1982

Ca coince... On espérait mieux !

Le 4 janvier, nous sommes invités au « pot de bonne année » du toujours Directeur Général, **Claude Abraham**. Mais le Sncta « *n'estime pas devoir se faire représenter à cette manifestation mondaine* ». Nous préférons, pendant ce temps-là, nous adresser au Ministre pour lui demander d'ouvrir des négociations spécifiques sur les Services d'Information de Vol (SIV).

Le lendemain, nous déclinons également une invitation aux « cérémonies » du vingtième anniversaire de la Direction Régionale Sud-Est de l'Aviation Civile.

Le 5, à Clermont-Ferrand, les adhérents du Sncta s'opposent physiquement à la tenue d'une séance du jury de qualification locale d'un Contrôleur civil où siègent deux...officiers de l'Armée de l'Air.⁽¹⁾

Les 6 et 7, le Bureau National se réunit à Athis-Mons.

Claude Valuy, Secrétaire Nationale à l'Organisation Interne, informe le Bureau que **Daniel Gorin** -fondateur du Syndicat- a été nommé IEEAC le 16 décembre 1981. Nous sommes tous consternés par les répercussions possibles de cet événement.

En fait, pour ma part, je le savais depuis quelques jours déjà.

En effet, M. WELLELE, nouveau Chef du Service du Contrôle du Trafic Aérien, en visite officielle à Aix, avait tenu à faire un tour dans la salle de contrôle. **Jean-Marie Lefranc** et moi-même étions de service. Nous apercevions, M. Wellele nous avait alors pris à part tous les deux pour nous annoncer la « nouvelle » mais assez fort cependant pour que tout le monde entende. M. Wellele jubilait de voir nos têtes.

Il avait ajouté suavement « *vous n'étiez pas au courant ?* »

Jean-Marie –cofondateur du Syndicat avec **Daniel** – a été particulièrement mortifié d'apprendre ceci par l'Administration parce que son ami Daniel ne l'avait pas prévenu lui-même

!

Mais à notre réunion de Bureau, nous avons bien d'autres sujets à l'ordre du jour.

¹ En effet, la Tour de Clermont-Ferrand Aulnat est une Tour de Contrôle « mixte » où Contrôleurs civils et Contrôleurs militaires sont conjointement chargés du contrôle d'approche de l'aérodrome du fait de la présence d'une base aérienne en face de l'aéroport civil.

Alain Debaire fait le point sur tous les CTP Locaux et surtout sur la prolifération de « groupes de travail » en tous genre.

Bilan sur les nombreux contacts avec les Comités de Coordination **Solidarnosc** qui se sont constitués un peu partout en France.

Bernard Vergnaud et **Philippe Taurisson** rendent compte de la réunion du 10 décembre avec le **Snui** (Impôts), la **Fgsoa** (monde agricole), la **Fasp** (Police), la **Fgaf** (fonctionnaires), la **Fadn** (Défense nationale) et la **Fgacc** (Conducteurs de train).

S'en suit un débat et le Bureau National se prononce ainsi :

-Y a-t-il possibilité de conclure avec ces Syndicats autonomes des actions communes ?

Le Bureau dit OUI par 9 voix pour, 1 contre et 1...refus de vote.

- Est-il nécessaire d'aller jusqu'à formaliser nos relations avec les autres Syndicats autonomes ?

Le Bureau dit NON par 6 voix contre, 4 abstentions et 1 pour.

Dans le même registre, l'Association espagnole des Contrôleurs de Catalogne (!!!) a envoyé au Sncta une invitation pour son prochain congrès, en vue de regrouper tous les Syndicats européens de Contrôleurs. Le Bureau décide d'attendre plus d'informations. Comme il n'en recevra pas d'autres, il ne répondra pas à cette invitation.

Nous nous préoccupons également du déroulement de l'enquête à propos du crash d'un DC9 yougoslave à Ajaccio le 1^{er} décembre précédent. En effet, le célèbre et fameux IAC, **Michel Bommier**, qui préside la Commission d'enquête a tout simplement refusé que lors de l'audition des Contrôleurs, ils soient assistés du Délégué Sncta de la Tour, malgré leur demande.

Du coup le Bureau décide de demander au Directeur Général pourquoi la Circulaire 100036/Dgac du 11 janvier 1978 (*que j'ai déjà évoquée dans un chapitre précédent*) n'a pas été appliquée par M. **Bommier**.²

C'est également à cette réunion, sur la proposition de **Michel Malvezin**, que nous décidons de passer un accord avec une imprimerie de Toulouse, la Somi, pour l'impression de notre journal « **Conflits dans l'Air** ».

² M. **Bommier** était à l'époque l'Adjoint du Directeur Régional Sud-Est après avoir été Commandant d'Aérodrome à Nice où il avait nommé unilatéralement « Chefs de Quart » deux Contrôleurs. Ces nominations n'avaient pas été reconnues par l'Administration Centrale. Les deux intéressés s'étaient d'abord adressés au Directeur Régional. Et c'est M. **Bommier** qui, en lieu et place du Directeur, avait répondu, par écrit, « *l'administration n'est jamais tenue par ses errements antérieurs* ». Oui, c'est à ce genre de petit détail qu'on devient célèbre....

Et nous recevons la visite de **Jacques Dupré**, l'un de nos militants au CCR Nord, qui vient nous annoncer que le Tribunal Administratif de Versailles vient de donner gain de cause à six Contrôleurs, soutenus par le Sncta, à propos de la mauvaise application de la loi d'amnistie de 1974 pour les sanctions de....1973 !

Il ne faut jamais être pressé en matière juridique, mais la décision est fort appréciée par les intéressés et par le Syndicat !

Le **13 janvier**, nous avons la stupeur d'apprendre que le Conseil des Ministres vient de nommer ...**Louis PAILHAS Directeur de la Navigation Aérienne**. C'était le seul dont nous ne voulions pas ! Contre mauvaise fortune bon cœur, immédiatement cependant, nous lui demandons audience.



Mais ça passe « mal ». Je vais personnellement engueuler, un par un, tous les responsables socialistes chargés des questions de transport et d'aviation civile. Je leur annonce d'ailleurs une surprise en représailles. Certains ont même le culot de m'inciter à n'en rien faire

Et dès le 3 février, « Le Canard Enchaîné » publie ceci :

L'homme de la situation

LE 13 janvier dernier, le conseil des ministres a nommé un nouveau directeur de la Navigation aérienne : c'est Louis Pailhas, qui, depuis 1968, était directeur de l'École nationale de l'aviation civile.

Pour connaître la navigation aérienne, Loulou la connaît bien. Il a même été chef du plus grand centre de contrôle régional de France, celui d'Athis-Mons, près d'Orly.

C'était en 1964 ; cette année-là, le gouvernement, malgré trois rejets du Sénat, fit adopter une loi interdisant le droit de grève aux contrôleurs, lesquels renaudèrent : au printemps, une consigne intersyndicale décidait de retarder chaque décollage d'une heure.

Un jour, la tour de contrôle d'Orly demande le décollage à l'heure prévue d'un avion de la Panam à destination de New York. Le contrôleur d'Athis-Mons refuse. Louis Pailhas se précipite sur le téléphone direct qui relie le centre à la tour et ordonne, en tant que chef de centre, le



décollage immédiat de l'avion. Le contrôleur reprend le bigophone et, en tant que « contrôleur responsable », interdit le décollage.

Pailhas regagne son bureau et réitère son ordre : « Décollez ! » L'appareil décolle, mais compte tenu des circonstances il ne peut respecter les procédures normales ; il maintient pendant assez longtemps une altitude de vol très basse, et finalement manque de peu d'entrer en collision avec un autre avion...

Le contrôleur qui ne voulait pas donner l'autorisation de décollage fut sanctionné. Pailhas, lui, est aujourd'hui le patron de tout le contrôle aérien français. Gare aux cartons !

A leur tour, un par un, les socialistes vont me téléphoner pour m'engueuler. Je n'en ai rien à cirer !

Le 11 février, je suis à nouveau à Athis-Mons pour une réunion du Conseil Régional Nord.

A l'heure du déjeuner, alors que nous nous rendons à la cantine, nous croisons...

Louis Pailhas qui en sort, accompagné d'une cohorte de sous-directeurs et autres cheffillons.

Salutations.

Et en me serrant la main, M. **Pailhas** me déclare froidement : « *Monsieur Fournier, je n'ai qu'un regret, c'est de ne pas vous avoir renvoyé de l'Enac lorsque vous y étiez élève* » (Voir Tome I).

Quinze ans plus tard, il s'en souvenait toujours le zigue !

Cette sortie directoriale met d'autant plus d'ambiance que le soir même le nouveau Directeur reçoit le...Sncta !!!!

Alors, je vais avoir ma petite vengeance... M. **Pailhas** se complaisant et croyant utile de nous déclarer qu'au cours de sa longue carrière il n'avait jamais sollicité un seul poste, manière de dire qu'il était toujours « choisi » en raison de son « mérite »...je n'ai pu m'empêcher de lui rétorquer : « *oui, effectivement, vous êtes surtout resté là où on vous avait mis* » pendant ses quinze ans de placard à l'Enac. Il encaisse sans rien dire....

La rencontre est de toute façon plutôt tendue. **Philippe Belloc, Alain Debaire, Pierre Espinet, Yvette Fonquergne** et moi-même allons exposer nos problèmes.

Dès sa nomination, nous lui avons adressé un *mémoire* de cinq pages « *exposant les mesures à prendre rapidement par le nouveau Directeur et susceptibles d'indiquer un véritable changement à la Direction* ».

Fidèle à lui-même, fourbe comme pas deux, **Louis Pailhas** va s'évertuer à travestir nos propos sinon à faire mine de comprendre l'inverse de ce que nous venons de dire.

Fidèle à lui-même (!), il commence par nous commenter la « Charte de Bordeaux »³ et fait son étonné lorsque nous lui disons que c'est de notre « plan de carrière » que nous voulons discuter. Froidement, alors, il nous déclare ne pas connaître ce « plan ».

Dès le lendemain matin nous contactons le Cabinet du Ministre pour lui expliquer la belle attitude et le beau comportement du Directeur qu'ils viennent de nommer.

Sur la « mixité » civil-militaire, c'est non, il ne veut pas la supprimer. A propos du Rapport sur les Aérodrômes, c'est non, il n'en tiendra aucun compte.

Sur les 32 heures hebdomadaires dans les Tours de contrôle, c'est non..

Sur le PC Approche, ce sera seulement sur deux aérodrômes, etc....

³ «La « Charte de Bordeaux » fût le premier document élaboré par le Syndicat quant au déroulement de carrière des Contrôleurs qu'il revendiquait. Il porte ce nom car il fut adopté en 1970 au Congrès de...Bordeaux.

Cette « Charte » fut amendée au Congrès de Carry le Rouet dix ans plus tard et même abandonnée sur certains points.

Seule concession de **Louis Pailhas**, il veut bien, comme nous le réclamons, convoquer le Comité Directeur des Enquêtes Médicales en sommeil depuis 1977

Du coup nous allons rapidement publier une « Circulaire » de treize pages recto-verso intitulée : « **A QUAND LE CHANGEMENT ?** »⁴

Le 18 février, **Philippe De Maistre**, Délégué à l'Espace Aérien, reçoit le Sncta. Il est bien sûr question de la « mixité » Mais également des incertitudes quant au maintien de la Délégation à l'Espace Aérien.



Nous sommes tous préoccupés par ce dernier point mais lui ne nous demande rien et nous ne lui promettons rien...

Pendant ce temps-là, la **situation en Pologne** empire de jour en jour.

Déjà, à la mi-janvier, les Syndicats avaient organisé au CCR Nord une assemblée générale d'information au cours de laquelle un Polonais, membre de **Solidarnosc** avait pris la parole.

Alors nous avons pris contact avec le tout nouveau « **Comité des ballons libres vers la Pologne** » qui venait de se constituer. Après ce contact, nous décidons de coopérer. J'ai contacté pour eux mon ami **Gunnar**, Contrôleur à Malmö au sud de la Suède car c'est de là-bas que le Comité voulait « inonder » la Pologne de ballons porteurs de messages de soutien de toute l'Europe.

(Publicité)

DES BALLONS LIBRES VERS LA POLOGNE

Pour les Polonais, les nouvelles du monde se sont arrêtées le 13 décembre. De leur propre pays, ils n'entendent plus que les commentaires de présentateurs en uniforme, des réactions à l'étranger, ils ne savent pratiquement rien.

Nous pouvons rompre cet isolement : des milliers de ballons d'hélium seront lancés un jour proche, dans des conditions techniques fiables, de plusieurs points de la Baltique vers Gdansk ou Varsovie. Ceux qui les recevront liront alors les informations qu'on leur cache depuis maintenant plus d'un mois : réactions au coup de force, déclarations officielles non censurées... en tout vingt-quatre petits feuillets réalisés par les membres de **Solidarnosc** à l'étranger.

Il n'est pas vrai que nous, citoyens d'Europe de l'Ouest, n'avons le choix qu'entre la guerre ou la résignation. L'Europe centrale ne doit plus payer son appartenance au bloc de l'Est du prix de sa liquidation nationale et culturelle. Les messages des ballons témoigneront concrètement de notre soutien au peuple polonais.

Pour réaliser ce projet, aidez-nous financièrement !
1 BALLON = 150 FRANCS

Libeller vos chèques à l'ordre de :
**Martin ANDLER - 1, rue Francis-de-Pressensé, 75014 PARIS
C.C.P. 33 725 32 L LA SOURCE**

● Un comité des « ballons libres vers la Pologne » s'est fixé pour tâche d'envoyer des milliers de messages portés par ballons au peuple polonais. Cette initiative requiert un effort financier car il faut acheminer par avion les ballons à proximité du territoire polonais (adresse : **Martin Adler, 1, rue Francis-de-Pressensé, 75014 Paris C.C.P. 3372 532 L La Source**).



⁴ D'ailleurs, dès le 21 janvier, la Section Sncta d'Aix (Jean-Jacques Guibert et Daniel Fischer) ainsi que celle de Toulouse Blagnac (Michel Malvezin) avaient publié des communiqués dans lesquels elles s'inquiétaient déjà, les réunions promises n'ayant pas été convoquées.

Le 25 février, je rencontre discrètement, pour sa sécurité, un « haut responsable » de **SOLIDARNOSC**, à Paris, au siège de la...CFDT (*c'est bien la première et unique fois où je pénètre au siège de cette Confédération...*). Ce « haut responsable » Polonais était en France au moment du coup d'état et est maintenant interdit de séjour dans son propre pays. Si il y rentre, il file direct en prison.

Suite à cet entretien, le Sncta s'abonne au Bulletin de Liaison de **Solidarnosc** en France. Nous retranscrivons régulièrement dans nos publications des informations que nous y trouvons.

Le 1^{er} mars, nous nous voyons contraints de contacter le tout nouveau et encore inconnu Syndicat du Corps des Administrateurs Supérieurs de l'Aviation Civile qui, pour attirer l'attention, vient d'annoncer sa volonté de retarder le remboursement aux Contrôleurs des sanctions de 78 et 79, au mépris des décisions de justice et de la loi d'amnistie.

La discussion est serrée car s'agit-il pour ces haut fonctionnaires de s'en prendre une fois encore aux Contrôleurs ou bien simplement d'une « stratégie » pour eux aussi se faire « entendre » du Ministère ????

Quelques jours plus tard ce jeune Syndicat nous adressera une lettre d'apaisement et d'explication sur ses revendications.

Et nous commençons à voir très rouge à propos des pannes en tous genres qui, dans les Tours comme dans les Centres, perturbent gravement l'exercice de notre mission.

C'est la Section d'Aix qui avait ouvert « le bal » avec son courrier à la Société Sodern. Le 8 mars, le Chef du CRNA/SE se fend donc d'une lettre au Syndicat sur le sujet. Mais ça ne change pas grand chose.

Alors, au plan national, avec l'aide de nos militants locaux, nous entreprenons un vaste recensement de toutes ces pannes.

Le 9 mars, **Charles Fiterman** est en visite officielle au CCR d'Athis-Mons. La CGT, et pas seulement l'USAC, a pris les choses en main !

A tel point que ceux qui ne sont pas membres de ce Syndicat ne peuvent approcher le Ministre.

Nos adhérents sont particulièrement choqués de la présence massive de Cgtistes extérieurs au Centre. **Pierre GRAND**, ulcéré, me prévient aussitôt. Au nom de la Section locale, il va d'ailleurs demander dès le lendemain par écrit des explications au Chef de Centre (qui ne lui répondra jamais...)

Et nous relatons ce « scandâââle » dans un encadré de « *Conflits dans l'Air* » N° 25., dénonçant la présence de « gorilles » autour du Ministre.

Ca ne plaira pas du tout ni à la Cgt ni au Ministre qui finira même par nous écrire :

« Je ne peux que regretter que vous ayez cru bon de rapporter des ragots malveillants sur les conditions de la visite que j'ai effectué de l'Aéroport d'Orly et du Centre de Contrôle d'Athis-Mons ».

Morts de rire, nous allons donc nous procurer (je ne dirai pas comment !!!) des photos de la visite et dans « *Conflits dans l'Air* » N° 27 nous publions une page complète de réponse au Ministre, illustrée de trois de ces photos fort significatives, assorties des commentaires qui s'imposent.

Nous enfonçons le clou en soulignant que même **Gilles Rougy**, pourtant Secrétaire Général de l'USAC-CGT, n'était pas aux cotés du Ministre, ce qui, en l'occurrence ajoutons-nous, « *n'aurait choqué personne car c'eût été dans la nature des choses* »

Ce visiteur pas comme les autres (entouré d'un cercle blanc), porteur d'un badge CGT, s'intéresse-t-il vraiment aux explications fournies au Ministre ou bien ne surveille-t-il pas plutôt les "abords" ?





*Faut pas négliger les "arrières" du Ministre, on ne sait jamais!
Le gonille, en fait surveille ainsi la porte d'entrée de la salle
de contrôle...
Mais au fait, que craignait donc tant la CGT, elle qui se dit si
largement représentative ???*

C'est pas de la "protection rapprochée" ça ?

Personne ne nous donnera, jamais, l'identité de ce « garde du corps » Cgtiste parmi tant d'autres.

Le 10 mars, c'est avec le toujours Directeur Général **Claude Abraham** qu'un incident éclate.

Le Directeur Général s'est rendu ce jour-là à Clermont-Ferrand et après quelques hésitations, il a fini par accepter de recevoir les Délégués syndicaux locaux. Il en profite alors pour attaquer publiquement le Snecta à propos de sa revendication sur la suppression de la « mixité » civil-militaire.

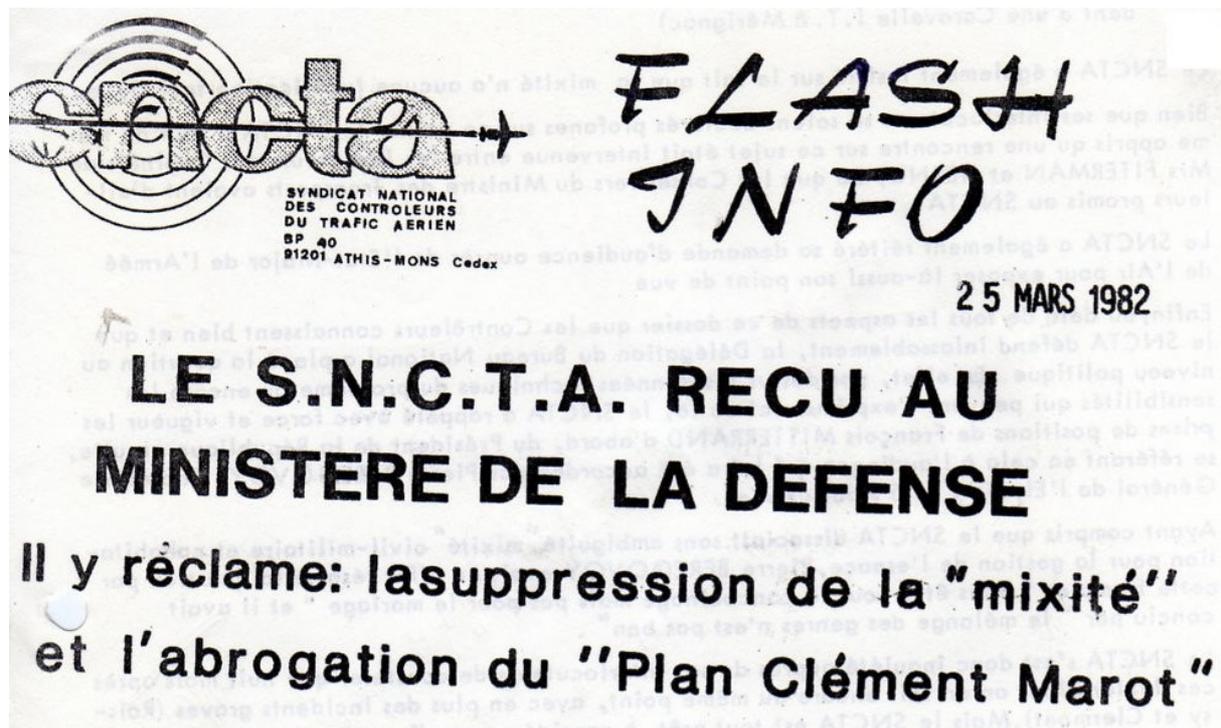
Suite à ces propos venimeux, la Section locale d'Aix publie un communiqué de soutien aux Contrôleurs Clermontois, notamment pour leur récente opération « coup de poing » contre la présence d'officiers de l'Armée de l'Air dans les jurys de qualification des civils.

Puis c'est au tour de la Section de Marignane de faire de même.

A la suite, le Conseil Régional Sud-Est, les Sections locales de Satolas, de Montpellier interviennent également.

Alors, le **12 avril**, le Ministre en personne et par écrit nous annonce la tenue d'une réunion sur cette « mixité ».

Il faut dire qu'entre temps, le **25 mars**, le Sncta (**Alain Bartoux**, **Bernard Vignes** et moi-même) avons été reçus au Ministère de la Défense par M. **François Fohano**, Conseiller Technique de **Charles Hernu**.



Compte tenu de l'enjeu très important pour nous, voici le texte intégral du Flash Info en question :

Ministère de la Défense : M. François FOHANO, Conseiller Technique au Cabinet civil du Ministre et deux de ses collaborateurs.

L'entretien a duré pratiquement une heure.

MIXITE : De « *sensibilité personnelle* » M.Fohano n'a rien contre une mixité des personnels militaires avec les personnels civils mais cet avis ne saurait être interprété comme la position officielle du Conseiller Technique. Mais M. Fohano, qui est Contrôleur des Armées de profession, estime indispensable un rapprochement Armée-Nation. Ceci dit, les implications de la « mixité » civil-militaire subies par les Contrôleurs civils n'ont pas été niées.

Le Sncta explique en détails des situations comme celles de **Clermont-Ferrand**, **Roissy** ou **Marignane** et a cité les risques qui s'étaient présentés à Aix en Provence il y a quelques années.

D'autre part le Sncta a insisté sur le caractère dissuasif de la « mixité » (risque de sanction d'un Délégué Sncta à Roissy au cours de l'été 81, procédure arrêtée par Charles Fiterman). Et sur le caractère envahissant de celle-ci (militaires participant aux délibérations de jury de qualification, récente affaire de Clermont).

Un large débat s'est également ouvert sur :

- l'attribution de qualifications de contrôle relevant du Statut Occa à des militaires (attribution non conforme à la loi 64-650 du 2 juillet 1964).
- L'incompatibilité juridique et réglementaire constituée par le fait que dans des organismes mixtes des militaires commandent à des civils et inversement (voir jugement sur l'accident d'une Caravelle d'Air Inter à Mérignac).

Le Sncta a également insisté sur le fait que la « mixité » n'a aucune justification technique.

Bien que ses interlocuteurs se soient déclarés profanes sur ce point, le Sncta a tout de même appris qu'une rencontre sur ce sujet était intervenue entre les Directeurs des Cabinets de MM Fiterman et Hernu, ce que les Conseillers du Ministre des Transports avaient d'ailleurs promis au Sncta.

Le Sncta a également réitéré sa demande d'audience auprès de l'Etat-Major de l'Armée de l'Air pour exposer là-aussi son point de vue.

Enfin, au-delà de tous les aspects de ce dossier que les Contrôleurs connaissent bien et que le Sncta défend inlassablement, la Délégation du Bureau National a placé la question au niveau politique. En effet, par dessus les données techniques du problème ou encore les sensibilités qui peuvent s'exprimer ici ou là, le Sncta a rappelé avec force et vigueur les prises de position de François Mitterrand d'abord, du Président de la république ensuite, se référant en cela à l'audience qui lui a été accordée par Pierre Beregovoy, Secrétaire Général de l'Elysée le 5 août dernier.

Ayant compris que le Sncta dissociait sans ambiguïté « mixité » civil-militaire et cohabitation pour la gestion de l'espace, Pierre Beregovoy avait en effet résumé la question par cette formule : « *vous êtes pour le*

concubinage mais pas pour le mariage » et il avait conclu par « le mélange des genres n'est pas bon ».

Le Sncta s'est donc inquiété auprès de ses interlocuteurs de constater que huit mois après ces déclarations on en soit encore au même point, avec en plus des incidents graves (Roissy et Clermont). Mais le Sncta est tout prêt à considérer que l'acceptation de cette audience au Ministère de la Défense puisse constituer un pas dans la bonne direction puisque auparavant, MM Bourges et Le Theule, Ministres de la Défense eux aussi, n'avaient pas jugé utile de répondre au Sncta.

Sur un dernier argument du Sncta, M. Fohano a souligné que ce n'était pas tous les jours qu'on lui proposait une proposition tendant à récupérer des effectifs militaires. On vient plutôt lui en quémander....

« PLAN CLEMENT MAROT » : M. Fohano a répété à plusieurs reprises que le Gouvernement et M. Hernu en particulier n'avaient aucunement l'intention d'utiliser l'Armée pour briser une grève quelle qu'elle soit. Le Sncta qui avait décidé avant même la rencontre de réclamer l'abrogation du « Plan Clément Marot » au RAC-7 a alors longuement insisté sur cette revendication. Pour M. Fohano, la continuité du service public est essentielle, ce qui rend donc normale la possibilité de mesures particulières pour le temps de crise.

Le Sncta a alors orienté le débat sur la notion de crise. Pour lui la situation est très claire pour la période de CRISE : les règlements existent pour cette éventualité, les Contrôleurs civils recevant une affectation spéciale en rapport avec leur spécificité professionnelle. Le Sncta n'a jamais contesté et ne contestera sans jamais ces règlements particuliers. Par contre, il refuse tout net de considérer comme crise un différend qui éclate entre un Ministre et ses fonctionnaires.

Quant à la continuité du service public, le Sncta a souligné que les Contrôleurs « bénéficiaient » encore, là aussi, d'un système particulier. A sa connaissance, il n'y a pas en effet de « Plan Clément Marot » pour remplacer des cheminots en grève par exemple.....

Bien évidemment, le Sncta n'attendait pas que M. Fohano lui réponde dès les premiers contacts : « *on supprime la mixité, on abroge le Plan* ». La teneur complète de l'entretien sera communiquée au Ministre de la Défense pour la suite à donner avec son collègue des Transports au niveau du Gouvernement.

Au Syndicat, aux Sections, aux Adhérents, sur ce point comme sur tous les autres de poursuivre démarches et actions.
En un mot, de rester combattifs.

A la fin de cet entretien on va vraiment pouffer de rire. Un Garde Républicain s'est approché, me cherchant : « *Monsieur Fournier ?... Votre chauffeur vous attend à la porte B* ».

Le chauffeur en question c'était **Philippe Taurisson** qui, effectivement m'attendait à bord de sa belle Rover bleue, rue Saint Dominique. Mais comme le stationnement devant le ministère était plutôt mal aisé sinon interdit, il avait bien été obligé de faire connaître le motif de son attente.... Et les Gardes Républicains avaient pris tout cela fort au sérieux. J'en ris encore.

Nous n'avions pas fini, **Philippe** et moi de rigoler

Si il était venu me chercher, c'est que nous allions tous les deux rencontrer **Maître Roland Dumas**, Député, chez lui, rue deBièvre. Il habitait en effet une maison mitoyenne de celle d'un certain ...François Mitterrand.

La rue de Bièvre était donc barrée en permanence.

De loin, **Tautau** aperçoit une nuée de flics : « *merde, on va pas pouvoir se garer* »

« *Mais si, tu vas voir, sors ta carte tricolore* » et en même temps je pose la mienne contre le pare-brise.

Tautau met son clignotant. Réaction immédiate du flic le plus proche, il commence à nous faire signe de continuer tout droit et puis il aperçoit nos cartes...Alors, sans même nous demander quoi que ce soit, il fait signe à l'un de ses collègues qui se précipite pour déplacer une barrière métallique et nous voilà en train de nous garer sur le parking aménagé sur le trottoir pour les « illustres visiteurs ».... Nous n'avons quand même pas eu droit au salut militaire mais c'était tout comme....

Le **6 avril**, notre imprimerie syndicale déménage définitivement de Bordeaux à Clermont-Ferrand. Là, c'est vraiment l'ensemble de nos adhérents qui se mobilise pour faire fonctionner celle-ci collectivement. Et cette bande de copains va faire des miracles. En quatre mois, sous la houlette de **José MONRUFFET**, elle aura déjà sorti cent mille feuilles dont l'importante Circulaire Sncta 5/82 consacrée au « Corps Unique » ainsi qu'une affiche sur les conclusions du XII^e Congrès du Syndicat.

Le 7 avril, tous les syndicats sont reçus ensemble par M. **Pailhas** à propos du **PC Approche**. Enfin ! **Claude Valuy, Philippe Belloc, Alain Bartoux, Bruno Domergue** représentent le Sncta.

Pour une fois, la réunion se passe à peu près correctement. Il est vrai, soulignons-le, que le Directeur a en face de lui un front uni de tous les syndicats. Ca lui laisse peu de marge de manœuvre, « manœuvres » dont il est pourtant coutumier. D'ailleurs, de nombreux télégrammes de nos Sections Locales arrivent à la DNA pendant la rencontre. Même si **Pailhas**, discrètement informé, les fait bloquer à son secrétariat, il se rend compte que ce jour-là il n'a pas intérêt à jouer au plus malin.

Bilan : il va y avoir des nominations de **PC Approche**. Où ? le Directeur ne sait pas encore.... Quand ? Sans doute avant l'été.....

Le lendemain, le Sncta est reçu par **Jacques Piette**, chargé par le Premier Ministre de répartir les 210 000 emplois promis par le Président de la République. Nous avons demandé audience à M. **Piette** le 25 janvier.

Le 27 avril, nouvelle réunion avec **Pailhas**, joliment intitulée « *panorama des fonctions Tac et Occa* »....Le Sncta publie ensuite un Flash-Info intitulé « *Encore une réunion sur le Corps Unique....Ca commence à bien faire* ».

Le « *Corps Unique* », c'est ce concept un peu flou – ses promoteurs, Cgt, Fo, Cfdt, Cftc ne sont même pas d'accord entre eux – qui sous une forme ou une autre n'est qu'une revendication démagogique d'intégration pure et simple des TAC dans le Corps des OCCA.

C'est évidemment incompatible avec notre « **PLAN DE CARRIERE** », plébiscité par les Contrôleurs lors des élections professionnelles du printemps 1981.

Compte-tenu des méthodes habituelles de **Louis Pailhas**, le Sncta, (**Alain Debaire, Michel Razat, Pierre Espinet, Philippe Belloc, Bruno Domergue**) fait la déclaration solennelle suivante à l'ouverture de la séance :

« Le Sncta n'acceptera plus des procès-verbaux de réunion qui ne reflèteront pas les positions que le Syndicat a émises au cours des débats.

« Il est trop facile pour le Directeur de la Navigation Aérienne, sous prétexte de vouloir absolument arriver à des convergences sur des points isolés, de passer sous silence les points d'opposition fondamentale du Sncta vis à vis du corps unique » .

D'ailleurs, à la demande du Ministre lui-même, le Syndicat a déjà adressé sa contribution sur une compatibilité possible entre corps unique et plan de carrière. Contribution qui ne comporte guère de possibilité de compatibilité....

conflits dans l'air

journal officiel du + 

3 francs N°25 Avril 1982 directeur j.b.Travert



UN MINISTRE COMMUNISTE POURRAIT BIEN
N'ETRE QU'UN MINISTRE.

Tout simplement!

Charles Fiterman va très mal prendre cette Une....

Mais ça ne nous fait ni chaud ni froid et en recommandé, un mois avant notre Congrès, nous lui adressons une « **Lettre-Bilan** » qui reprend, en trois pages et demie, les engagementsnon tenus.

La veille de l'ouverture de ce Congrès, nous recevons, par porteur spécial (!) la réponse du Ministre. Réponse qui ne va pas du tout satisfaire les Congressistes.

La préparation de ce Congrès va donner lieu à un intense remue-ménage au sein de notre Bureau National.

Les militants de Bordeaux commencent à se fatiguer de l'immobilisme apparent des adhérents et face au **changement** qui fait plus que tarder, leur motivation personnelle s'est fortement émoussée.

Lors d'une discussion informelle au cours d'une soirée amicale chez **Claude Valuy**, ils déclarent qu'à leur avis « *il faut mettre le Syndicat en sommeil et attendre des jours meilleurs* ».

Une telle attitude, juste avant un Congrès, paraît totalement suicidaire et... inacceptable à tous ceux qui entendent ça.

Alors nous allons nous organiser pour étouffer dans l'œuf toute velléité de « *mise en sommeil* ». Nous allons humoristiquement appeler notre concertation « **le Complot** ».

Car à nos yeux, compte-tenu de notre amitié, des années que nous avons passées tous ensemble à diriger le Syndicat, il n'est pas dans nos intentions de faire un vrai « coup d'état » au Congrès.

Il y aura notamment une réunion secrète chez moi avec nos deux Secrétaires Nationales. On y mettra au point notre stratégie qui ira du dépôt de motions à tiroirs (en prévision d'un rejet de l'une, on en aura une autre qui nous permette d'arriver à nos fins....) à la rédaction par mes soins d'un Rapport Moral que « le Sud-Ouest » ne pourra accepter.

Tout cela va fonctionner à merveille et s'effectuera d'autant plus en douceur que nous avons compris que les tenants de la « *mise en sommeil* » ne se représentent pas au Bureau National.

A l'issu de ce Congrès, bien peu d'adhérents auront eu conscience qu'il y avait eu en coulisse un... « *complot* » ⁽⁵⁾

Au demeurant, nous commençons ce Congrès, qui se tient dans l'Aérogare d'Orly-Sud, avec une grande satisfaction.

Une semaine auparavant, notre Directeur Général, **Claude Abraham** a enfin été limogé par le Conseil des Ministres.

Dégât collatéral à notre fameuse « lettre-bilan » ? Nous ne le saurons jamais.

Le Flash-Info par lequel nous annonçons la bonne nouvelle aux Contrôleurs est ainsi libellé :

UN HOMME A LA MER
ABRAHAM change de bord
Enfin une revendication du Sncta prise en compte !

Claude Abraham, le si célèbre Directeur de l'Aviation Civile depuis tant d'années vient d'être promu Directeur de la Compagnie Générale....Maritime.

Malgré son invitation en bonne et due forme, nous nous abstiendrons de nous rendre à son « pot de départ »

⁵ Ironie de l'Histoire : initialement, du coté familial, il avait été convenu que ce mandat 1980-1982 au Bureau National serait le dernier que j'effectuerai. Neuf ans comme Secrétaire National, ce n'était déjà pas si mal, n'est-ce pas ?

Mais dès le changement politique majeur intervenu, toujours du coté familial, il m'avait alors été fortement suggéré de me présenter pour un nouveau mandat afin de participer de façon dynamique à la promotion de nos revendications après tant d'années de bagarres acharnées. On considérait chez moi qui si un accord devait intervenir, ce ne serait que justice si c'était moi qui le signait au nom des Contrôleurs.

Et voilà comment je me suis d'abord retrouvé acteur du « *complot* », ce qui, on s'en doute, n'avait pas été envisagé de prime abord....

Et pour faire bonne mesure, dès le deuxième jour, le Congrès du Syndicat rejette massivement le projet de « corps unique » présenté par l'Administration. Un télégramme est immédiatement expédié à **Charles Fiterman** dès les résultats du vote.

Mais on va aussi s'amuser un peu au cours de ce Congrès. Nous sommes avisés par la Section d'Aix que l'Administration locale cherche des poux dans la tête des Contrôleurs à propos de leur pratique de la langue anglaise. En coordination avec **Titi**, nous concoctons donc un tract de réponse....en anglais ! ⁽⁶⁾

Les conclusions de ce XII^e Congrès vont être largement rapportées dans toute la presse écrite, quotidienne, hebdomadaire ou spécialisée.

Le **13 mai**, le Ministre avait « invité » le Sncta à rencontrer le Directeur de la Navigation Aérienne sur la mixité « civil-militaire » et enjoint à **Louis Pailhas** de nous recevoir !

Dans ces conditions, nous avons exigé la présence d'un représentant du Ministre sous peine de ne pas honorer l'invitation.

Jean-Yves Grosse était donc là tandis que **M. Pailhas** était entouré de MM. **Belle** et **Arbaud** d'Aéroports de Paris, **Oliviero**, **Gonnet**, **Rico**, **Durieux** et **Wellele**.....

Nous étions trois Secrétaires Nationaux, **Alain Bartoux**, **Philippe Taurisson** et moi, accompagnés d'**Hervé Briand**, du Comité National et Contrôleur à Roissy.

M. Pailhas ayant pris « les choses en main », la réunion va être très tendue. Il a décidé en outre de faire lui-même le compte-rendu de l'entretien.

Connaissant mon **Pailhas** par cœur, à un moment, tout à fait poliment (!), je lui demande de bien vouloir nous lire les dernières phrases qu'il vient de rédiger. Sans se démonter, il s'exécute et nous démontre ainsi qu'il vient tout juste d'écrire l'exact contraire de ce que nous venons de déclarer !

Je prends immédiatement à témoin **J-Y. Grosse** qui ne sait plus où se fourrer, est rouge comme un pivoine lorsque je lui fait remarquer comment « travaille » le Directeur que le Ministre a nommé ! Ce pauvre M. **Grosse**, ancien Délégué Cgt de la Météo, ne peut que bredouiller un truc incompréhensible pendant que le reste de la bande à **Pailhas** pique du nez et reste silencieuse.

Puis la « conversation » reprend mais **Pailhas**, cette fois, se met à nous lire ses notes à intervalles réguliers

⁶ C'est d'ailleurs la seconde fois que la Section d'Aix utilise la langue de Shakespeare. Déjà, du temps de **Jean-Claude Marcel**, nous avons fait la même chose pour les mêmes raisons ! Nous avons d'ailleurs appris, morts de rire, qu'il avait envoyé sa secrétaire acheter un dictionnaire en ville....D'ailleurs, **JC Marcel** (IAC) était tellement fort en anglais que pour rencontrer ses homologues de Rome ou de Barcelone, il se faisait accompagner d'interprètes en italien ou en espagnol, à savoir Jean-Gabriel Napoli et Jesus Navas....

Le 7 juin, je suis devant le Tribunal Administratif de Marseille qui examine notre recours contre les modifications de l'espace aérien dans la région de Salon de Provence, modifications directement liées à la présence d'un Contrôleur militaire à la Tour de Marignane (voir Tome 2).

L'audience se déroule normalement. Je suis invité à prendre la parole :

« *Monsieur le Secrétaire National, nous vous écoutons* ».

« *Monsieur le Chef du Contentieux* » (de la Dgac, M. **Quencez** à l'époque) répond tout aussi normalement, la défense ayant la parole en dernier.

Mais un incident ne va pas tarder à éclater. M. **Quencez** (allez savoir pourquoi...) demande au Président d'entendre également une personne qui l'accompagne, un certain **Pierre BROCA**, Ingénieur à la Direction Régionale Sud-Est.

« *Bien, Monsieur l'Ingénieur Principal, vous avez la parole* ».

Et le sieur **Broca**, au lieu de s'en tenir au dossier, se met à déclarer sur un ton d'une extrême violence quelque chose du genre :

« ***Votre Tribunal ne doit pas écouter les balivernes du plaignant. Chacun sait ici que Monsieur Fournier passe le plus clair de son temps à aller raconter des mensonges dans tous les prétoires de France*** » et il se rasseoit !

Je reste de marbre, connaissant le personnage (⁷).

Interloqué, le Président se tourne vers moi : « *Vous venez d'être personnellement mis en cause, bien que ce ne soit pas la procédure, exceptionnellement, Monsieur le Secrétaire National, désirez-vous reprendre la parole ?* ».

Je me suis relevé pour répondre : « *Je vous remercie Monsieur le Président mais je n'ai aucun commentaire à faire* ».

Le Président a souri.

Nous perdrons malgré tout ce procès. Mais nous nous en fichons un peu puisque le militaire de Marignane est définitivement parti, le Détachement Civil a été ouvert à Salon. Disons que le dépôt de notre recours plus de deux ans auparavant avait aidé à la solution du conflit...

⁷ Ce monsieur était un cinglé, arrivé directement d'Eurocontrol à la Direction régionale.

Son collègue **René Bernard** (chef du CCR) disait de lui : « *celui-là, il bouffe du Contrôleur midi et soir et même dès le petit déjeuner* ». Nous n'avons jamais su pourquoi ce monsieur avait une telle hargne après nous. Il ne nous adressait jamais la parole...

Nous avions également découvert tout à fait fortuitement que ce monsieur avait apposé sur la porte de son appartement dans un immeuble en face du CCR une belle plaque « **Ingénieur de l'Aviation Civile** » alors qu'il était un rang en dessous, simple Ingénieur des Etudes et de l'Exploitation de l'Aviation Civile. C'était sans doute trop long à mettre sur la porte et puis se faire passer pour Polytechnicien, ça avait quand même une autre gueule, non ???

Et puis le nouveau Bureau National, élu par le récent Congrès, se réunit à Athis-Mons les 15 et 16 juin.

Il décide notamment de demander audience à chacun des trois partis politiques de la majorité d'alors.

Le 16 juin toujours, **grande première**, le nouveau Directeur Général, **Daniel TENENBAUM**, accorde une interview exclusive à « **Conflits dans l'Air** ». C'est **Jean-Bernard TRAVERT** qui recueille ses propos.



Le 23 juin, à l'appel de tous les Syndicats, à l'exceptions notoire de l'Usac-Cgt...se tient à Aix une Assemblée générale d'information avec le Comité local de Solidarité à **SOLIDARNOSC**.

D'autre part, fort de la tonalité très revendicative de son récent Congrès, le Syndicat propose aux autres organisations syndicales de relancer l'Intersyndicale Nationale.

Force est de constater le manque d'enthousiasme de celles-ci au point que nous prenons les Contrôleurs à témoin par le biais d'un Circulaire spéciale où sont publiées les lettres de celles qui ont bien voulu nous répondre.

Bien plus enthousiasmant....nous apprenons que la Cour Suprême de Yougoslavie vient de totalement innocenter **Gradimir TASIC**, ce seul Contrôleurs condamné à la suite de la collision aérienne de Zagreb en septembre 1976.

Vient de se tenir à Cannes le Salon Aéronautique qui a alors lieu en alternance avec celui du Bourget et qui est, évidemment, spécialisé dans l'aviation légère de tourisme et d'affaire.

Au deuxième jour de la manifestation, étant sur place, je suis témoin oculaire du crash d'un Mitsubishi (MU 2) qui se pose sur le ventre, le pilote ayant oublié de sortir son train d'atterrissage.....



Comme en application du fameux « Plan Machenaud », la Tour est tenue par des Techniciens de l'Aviation Civile, je vais me lâcher dans « **Control** » N° 40, d'autant qu'un deuxième incident se déroulera le surlendemain.

Rendant compte du Salon et de ces deux gros problèmes que les Agents de la Tour n'ont su ou pu prévenir, j'écris ceci :

« Control se doit de préciser que les personnels de la Tour ne sont nullement Contrôleurs du trafic aérien mais simplement Techniciens de l'Aviation Civile. Et cela, du fait d'une politique désastreuse menée par l'Administration Centrale et dénoncée avec vigueur en son temps ».

Que n'avais-je publié là!!!!

Outre quelques courriers de lecteurs assez virulents, en compagnie de **Gérard L'HEVEDER**, Directeur de la revue, nous allons recevoir une assignation en justice pour diffamation de la part du Syndicat National de la Navigation Aérienne , le SNNA-FO.

J'en tremble encore.....

Mais comme ce Syndicat n'était pas vraiment actif (ou bien l'a-t-il fait sciemment ?), son assignation a été lancée bien après les délais légaux, si bien qu'il a été purement et simplement débouté de son action en justice.

Oui, oui, j'en tremble encore.....

Le 1^{er} Juillet, **Daniel Tenebaum** reçoit le Sncta en compagnie de son « Conseiller social », l'inamovible **Samy-Marc Saadia**.
Les six Secrétaires Nationaux du Syndicats sont là.



Outre la discussion inévitable sur le « corps unique », le Syndicat profite de l'œil neuf du nouveau Directeur Général pour mettre sur le tapis le problème récurrent et même de plus en plus grave des **pannes à répétition** du matériel de contrôle. Nous sommes en mesure de fournir quelques « statistiques ». Compte-tenu de son passé professionnel d'Ingénieur de l'Armement, **Daniel Tenebaum** se montre très réceptif à nos propos.

Cette première rencontre est plutôt détendue. Nous notons avec satisfaction que ce nouveau Directeur Général est nettement plus ouvert que son prédécesseur et utilise même un langage nouveau pour dialoguer avec nous.

Alors que le Bureau National est en réunion à Roissy les 27 et 28 juillet, il reçoit par porteur spécial (!) une lettre de M. **Pailhas** à propos de la « mixité » civil-militaire sur cet aéroport.....

Et puis les Secrétaires Nationaux se félicitent de la décision du Tribunal Administratif de Versailles. Celui-ci, à la demande du Sncta, vient d'ANNULER LES ELECTIONS PROFESSIONNELLES en Région Nord.

Plutôt hilare, le Président du Tribunal, en rendant le verdict a cru bon d'ajouter que c'était bien la première fois de sa vie qu'il annulait des élections à la demande de ceux qui les avaient gagnées....

Et oui, c'est cela aussi le Sncta

Et ce 28 juillet, décidément, il y a aussi ceci :

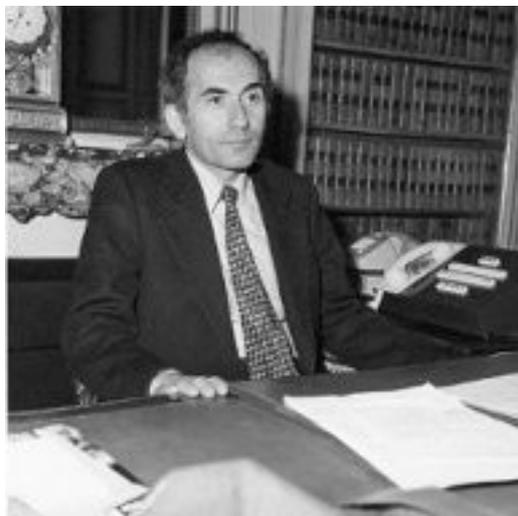
La seule faute des soldats aiguilleurs

Jugé : l'Etat 100 % responsable des 68 tués de La Planche

Le Conseil d'Etat a jugé l'Etat français responsable entièrement responsable de l'accident aérien du 5 mars 1973, près de Nantes, entre deux avions appartenant à des compagnies espagnoles. Cet accident, qui avait fait 68 morts, était survenu pendant une grève des contrôleurs aériens, qui avaient été suppléés dans leurs fonctions par des contrôleurs militaires.

Dans ses attendus, le Conseil d'Etat souligne que le secteur de contrôle militaire de Mont-de-Marsan a commis « des fautes lourdes engageant la responsabilité de l'Etat » en assignant le même niveau de vol aux deux avions, alors même que leurs itinéraires convergeaient vers la même balise, qu'ils devaient survoler au même instant.

Après des échanges épistolaires musclés, **Charles Fiterman** reçoit le Sncta le [29 juillet](#) pour la seconde fois.



La délégation Sncta est composée des six Secrétaires Nationaux, accompagnés de **Luc Bricout**, Membre du Comité National.

En préambule, le Ministre rappelle qu'il est toujours prêt à nous recevoir pour établir des rapports tout à fait clairs, qu'il n'y a aucune discrimination vis à vis du Sncta malgré quelques écrits de notre part qu'il juge excessifs....

Le Sncta lui fait remarquer que le changement se traduit uniquement par une concertation facilement obtenue mais qu'il n'y a toujours pas de résultats concrets et significatifs.

Sur les droits syndicaux, la « mixité » civil-militaire, le « Plan Machenaud », les dossiers progressent.

Même si M. **Fiterman** déclare qu'il n'a pas l'intention de demander l'application du « Plan Clément Marot », même en cas de conflit social, il n'a pas l'air de vouloir accéder à notre demande d'abrogation de ce plan de remplacement des Contrôleurs civils par des Contrôleurs militaires.

Pour le droit de grève, M. **Fiterman** avance prudemment son projet de « *service minimum* » qui selon lui serait un « *gage de la spécificité de la fonction contrôle* ».....Nous restons de marbre.

En revanche, nous revendiquons, à nouveau et avec force, la création d'une cellule relative aux pannes des matériels, exemples à l'appui comme la gigantesque panne d'électricité au CCR/N le 19 mai ⁽⁸⁾ ou encore avec des « statistiques » de ce genre :

A Roissy, entre novembre 1981 et mars 1982 il y a eu 181 pannes de téléphones, radar, radio, balises, sans compter trois pannes de secteur.

Au CCR d'Aix, entre le 10 janvier et le 30 mars 1982, le Syndicat a répertorié 214 pannes en salle N° 1 et 284 dans la seconde et nouvelle salle (ouverte depuis seulement un an...).

Ces chiffres laissent sans voix le Ministre et ses Conseillers.....

Mais le Ministre a également une mauvaise nouvelle pour nous !

La **prise en compte** d'une partie de la **prime** de technicité pour le **calcul de la retraite** – malgré notre proposition chiffrée – ne sera pas inscrite au budget de 1983 !

C'est là-dessus que nous nous quittons.....

Le 19 août, **Louis Pailhas** annule enfin le télex de son prédécesseur qui enjoignait aux Contrôleurs civils d'instruire les Contrôleurs militaires sous peine d'exclusion temporaire d'un mois. A n'en pas douter, le Directeur a reçu des ordres car ce n'est pas possible d'imaginer qu'il a procédé à cette annulation de son plein gré et de sa propre initiative....

⁸ A propos de cette dernière panne, « Conflits dans l'Air » N° 27 consacra une double page pour dénoncer à la fois « L'Humanité » et « Minute » les journaux du Parti Communiste et de l'Extrême-Droite.

« L'Humanité » n'y consacre que 25 lignes alors que la même panne en 1980 sous Le Theule avait fait l'objet des trois quarts d'une page. Quant à « Minute », après nous avoir copieusement insultés en 78 et 79, il vole maintenant à notre secours, les pauvres Contrôleurs deviennent les « victimes » de leur Ministre Communiste.....

Le [21 septembre](#), le Chef de cabinet du Ministre de la Fonction Publique reçoit – enfin – le Sncta pendant deux heures.

Nous en publions un compte-rendu de ...cinq pages, preuve qu'il ne s'agissait pas d'une simple audience de courtoisie. D'ailleurs, le Ministère des Transports était lui-même représenté à cette rencontre par **Jean-Yves Grosse**.

Le Comité puis le Bureau National se réunissent à Clermont-Ferrand les [28,29](#) et [30 septembre](#). Les affaires courantes y sont gérées avec soin . Il en ressort que deux télégrammes consécutifs sont envoyés au Ministre pour se plaindre de la lenteur du changement et pour dénoncer les agissements de **Pailhas** qui, malgré ses déclarations officielles lénifiantes, cherche à mettre discrètement en place son projet de « corps unique ».

Le [1^{er} octobre](#), l'Administration organise enfin une réunion sur le SIV (Service d'Information de Vol). Tous les Syndicats sont là. Mais aussi des représentants d'Air France, Air Inter, UTA, des Compagnies du 3^e niveau, la FNA (Fédération Nationale Aéronautique), l'APPA (l'Association des Pilotes Propriétaires d'Avion), la FFVV (fédération Française de Vol à Voile). Ce genre de grand-messe n'est pas fait pour donner grand chose. Cependant il est décidé d'un....Groupe de Travail !!!

Il faut dire aussi que les Chefs d'Equipe du CCR Nord viennent de décider qu'ils ne feraient plus rendre ce SIV par leurs Equipes. Un Contrôleur a même été menacé de sanction....

Les [7 et 8 octobre](#), le Conseil Régional Nord du Sncta se réunit à Rennes. Il a notamment à son ordre du jour le « **cas GORIN** ».

En effet, conformément aux Statuts du Syndicat, il a entamé une procédure d'exclusion à l'encontre de **Daniel**, suite à sa nomination IEEAC.

Régulièrement convoqué, **Daniel** est présent à la réunion. Il confirme une nouvelle fois sa volonté de maintenir son appartenance au Sncta, estimant que « *les critères pour rester membre ne sont pas fatalement ceux exigés pour y adhérer* ».

Daniel se retire spontanément lors de la délibération du Conseil.

Après débats, le texte suivant est mis au vote :

« Malgré le passé de Contrôleur et de Syndicaliste de Daniel Gorin, le Conseil Régional Nord applique l'article 3 des Statuts du Syndicat et exclu Daniel Gorin ».

La décision est prise par dix voix pour, quatre contre et deux abstentions. Sous la présidence de **Patrick Bourchet**, Secrétaire Régional Nord, les Conseillers Régionaux d'Orly, Roissy, Nantes, Dinard, Mulhouse-Bâle, Saint Yan, Le Bourget, Saint Briec, Lille, Le Havre et du CCR Nord se sont prononcés en leur âme et conscience.

Pour le Sncta, le dossier est clos. Mais **Daniel** prendra très mal cette décision. Il m'écrira même une lettre furibarde dans laquelle il me fera part de son intention de m'assigner en justice en tant que Responsable Moral et Juridique du Syndicat.

Mais en fait, il ne donnera jamais suite. Se contentant depuis, selon son humeur et le goût du jour, d'ironiser ou de carrément dénigrer plus ou moins publiquement le Syndicat et ses militants successifs.

Le **11 octobre** le Sncta adresse au Premier Ministre une lettre de demande d'explication sur la disparition annoncée de la Délégation à l'Espace Aérien et ses conséquences.

En effet, pour faire de soi-disant économies (déjà...) le Ministre du Budget, un certain **Laurent Fabius**, a décidé de sa suppression.

C'est d'autant plus surprenant qu'en juin, le Gouvernement avait renouvelé le mandat de **Philippe de Maistre** pour... cinq ans !

Le **11 octobre** toujours, **Alain Bartoux** et moi débutons une permanence syndicale de cinq jours au **CCR de Brest** où nos militants ne militaient plus, notre Section locale y était en perdition !

Nous allons donc tenter, **Alain** et moi, de redresser la barre.

Nous sommes hébergés « chez l'habitant », chez **Jeff Gasté** et son épouse **Françoise** à Plougastel-Daoulas au pied de la colline de Loperhet. **Jeff** est un ancien d'Aix, de l'Equipe....Une !!!!

Alain va commencer la semaine très fort.

Le Centre de contrôle civil étant situé dans une enceinte militaire de l'Aéronavale, le poste de garde est tenu par des...fusiliers-marins. Nos cartes tricolores ne leur suffisent pas !!! Ils veulent à tout prix nous établir des laissez-passer à eux. Nous ne descendons même pas de la voiture ! **Alain**, qui n'aime déjà pas trop les uniformes dans le Contrôle, commence à s'échauffer.

Quand le bidasse rapporte ses petits badges, Alain les lui arrache des mains, les jette derrière lui au fond de la voiture en lui disant : « *Ici on est chez nous, on n'a pas besoin de vos trucs* » et il redémarre, plantant là le ..planton médusé. Ils n'oseront plus nous contrôler de la semaine (⁹).

⁹ La légende veut aussi qu'à ce même poste de garde du CCR Ouest, **Christian Clave de Othaola**, lorsqu'il était affecté là-bas, avait eu une altercation avec l'un des ces « *fusco* » et l'avait accroché à un ...porte-manteau du poste....

Dès le lendemain, nous réunissons la Section locale ou ce qu'il en reste. Les quelques adhérents qui se déplacent sont plutôt penauds... Nous découvrons même, stupéfaits, que des Contrôleurs d'une même Equipe ne savent même pas qu'ils sont adhérents du même Syndicat. Ils le découvrent eux aussi en se retrouvant à la réunion...

Le panneau d'affichage du Syndicat est tellement bien tenu que le dernier document qui y figure, c'est le fameux Flash Info bleu annonçant la procédure disciplinaire ouverte à mon encontre.... Ca flatte mon ego...mais ça date quand même de deux ans auparavant...Personne d'ailleurs ne sait où est passée la clé du tableau d'affichage. Nous en ferons refaire une neuve par les Moyens-Généraux du Centre.

Nous nous employons donc à remettre tout ça en marche, nous passons beaucoup de temps à nous faire voir et à discuter en salle de contrôle et avant notre départ nous sommes reçus par le Chef de Centre qui se serait bien passé de notre « activisme »....

Au cours de la semaine nous avons été aussi invités à nous joindre à une grande fête donnée dans la grande maison de **Marie-Claire Bescond**. On y rencontre à nouveau plein de Contrôleurs qui ne sont pas tous au Sncta mais dont beaucoup sont des copains.

Et pour conclure notre visite prolongée, nous sommes invités à déjeuner chez lui par le « Secrétaire » de Section. Sa femme nous a préparé un lièvre, rapporté pas son chasseur de mari.

On se régale tant et si bien que nous sommes en retard et arrivons très à la bourre à l'aéroport de Guipavas. Les flics ne veulent évidemment pas nous laisser garer la voiture devant l'aérogare. **Alain**, moi et notre chauffeur l'abandonnons là, brandissant nos cartes tricolores.... Notre hôte file à la Tour pendant que nous courons au guichet d'enregistrement. L'hôtesse est navrée pour nous, c'est trop tard....

Alors nous lui expliquons gentiment que l'avion ne partira pas sans nous...Elle ne nous croît évidemment pas mais après quelques palabres et coups de fil, un type d'Air Inter nous emmène, en voiture, jusqu'au pied de l'avion. Tous les passagers nous prennent pour de drôles de VIP, vu nos dégaines....

Nous nous retrouvons à l'avant de l'appareil, un Fokker 27, quatre places de chaque coté avec un table. De l'autre coté du couloir central, quatre haut galonnés de la Marine, en grand uniforme. **Alain** est tout à fait ravi, il grommelle je ne sais quelle insanité....

Juste après l'atterrissage à Orly, alors que nous roulons sur le taxiway, telle une mouche du coche, nous voyons virevolter une voiture de piste jaune (Flyco), un coup à droite de l'appareil, un coup à gauche. Et nous reconnaissons **Tautau** en train de faire des.... bras d'honneur sans même nous voir. Il a commencé son manège du côté des...galonnés. Nous, nous ne comprenions pas pourquoi ces messieurs s'agitaient sur leur siège...

On s'engouffre évidemment dans le flyco sous le regard sidéré de l'équipage, des matafs et des pax qui, décidément doivent se dire que nous sommes des VIP vraiment très spéciaux.

Dans la voiture, nous racontons à **Tautau** la réaction des militaires. Il manque s'étouffer de rire...Avant d'être Contrôleur civil, il a été Contrôleur dans ... l'Aéronavale....

Et il reprend ses esprits pour nous emmener à la Tour où, en attendant nos avions respectifs, **Alain** et moi rencontrons une bonne demie douzaine d'adhérents que **Tautau** avait fait venir tout exprès mais nous ne le savions pas. Sympa.

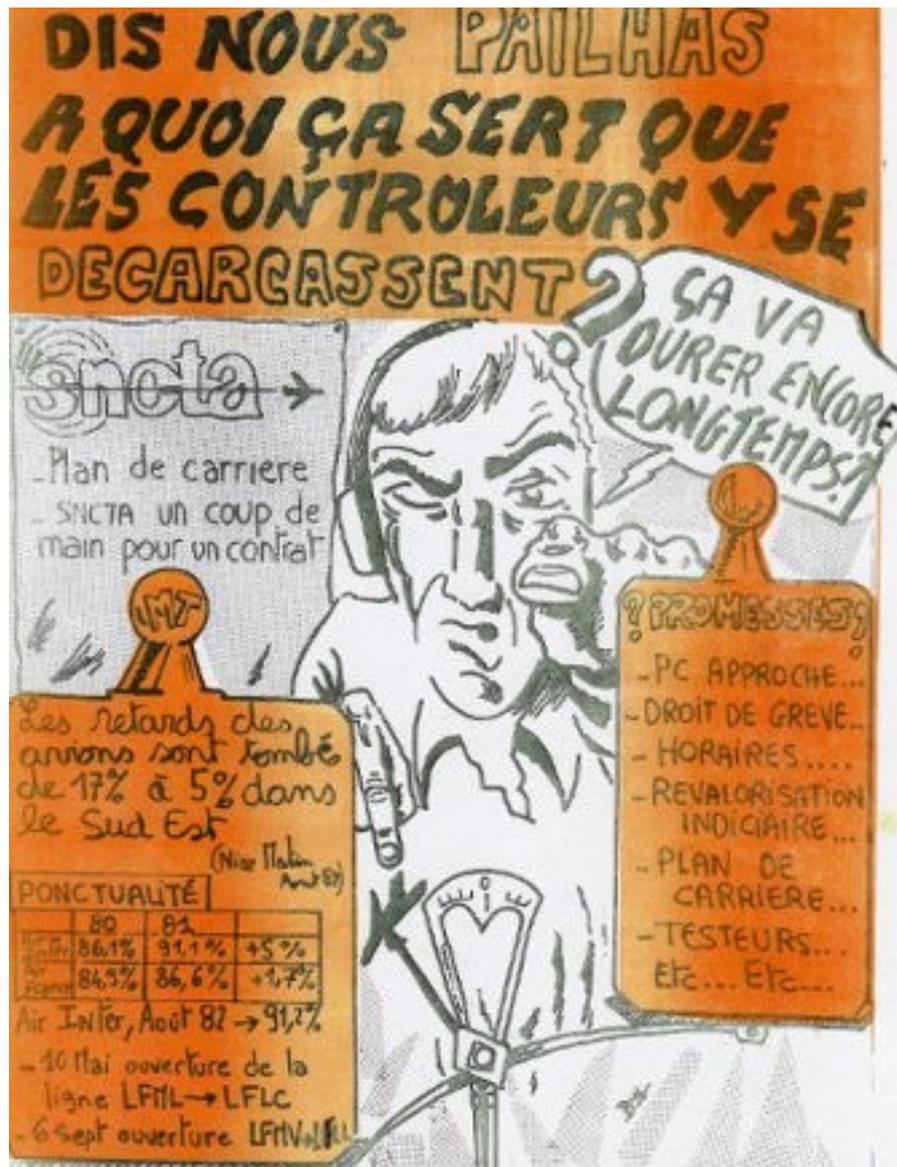
Le **21 octobre**, une collaboratrice de **Gaston Defferre** reçoit à Marseille une délégation du Sncta à propos de la mise en oeuvre de la décentralisation à la Navigation Aérienne.

Le **27 octobre**, le Conseil Régional Sud-Est lance une campagne d'affichage régional :

« Dis nous Pailhas, à quoi ça sert que les Contrôleurs y se décarcassent ? »

En fait, c'est au retour de Montpellier, où vient de se tenir un Conseil Régional, dans la voiture de **Charles Tuduri**, imperturbable au volant, nous rigolons beaucoup, que tout à coup **Lionel GUIN** nous sort cette trouvaille.

Ni une ni deux, nous appelons notre Dessinateur **BYL** :



Devant le succès de l’affiche, la campagne devient vite... nationale !

Le **16 novembre**, la Section d’Orly s’insurge, notamment par un communiqué adressé aux autorités, aux Compagnies aériennes et aux Syndicats de Navigants du très mauvais état de l’ILS (Instrument Landing System) de la Piste 07 qui, notamment, brouille les fréquences radio de la Tour.



Le **17 novembre**, le Sncta est reçu, Place du Colonel Fabien à Paris, par le Parti Communiste, représenté par....**Jean-Claude GAYSSOT** (*futur Ministre des transports de 1997 à 2002 !!!*), Monsieur **Billiard**, membre du Comité Central et **Gilles BEAUBILLARD**ancien Contrôleur, Ieeac-CGT au CCR/Nord. Pour le Sncta, nous sommes également trois, **Yannick Le Rhun, Philippe Taurisson,**

et moi-même. Nous commençons évidemment par nous plaindre de l'attitude du Ministre **Fiterman** qui ne répond plus à nos courriers ni à nos télégrammes et qui ne convoque même pas les réunions qu'il nous a pourtant promises.

Le **PC** nous répond que ce genre de problème « *n'est pas de son ressort* ». Les Ministres doivent être totalement libres par rapport aux partis politiques. Cependant M. **Gayssot** ne manque pas de contester *vigoureusement* les publications du Syndicat à propos du Ministre et même très précisément l'article paru à la une de « **Conflits dans l'Air** » N° 25 : « *Un Ministre communiste pourrait n'être qu'un ministre, tout simplement* ».

Puis nous dénonçons l'attitude de l'Administration Centrale de l'Aviation Civile qui, selon les mots même de **Charles Fiterman**, « *traîne les pieds* ». Bien entendu nous ne laissons pas passer l'occasion de contester nous aussi *vigoureusement*, une nouvelle fois, la nomination de **Louis Pailhas** à la Direction de la Navigation Aérienne.

Le **PC** nous répond à l'aide de trois arguments. « *Pas de chasse aux sorcières* ». « *Pas d'interdits professionnels comme en RFA par exemple* ». « *Ne faisons pas aujourd'hui de discriminations comme celles dont ont été victimes les militants communistes* ».....

Nous allons parler ensuite Décentralisation et Budget de l'Aviation Civile. Et nous avons gardé pour la fin le sujet du **droit de grève** et du « **service minimim** » en gestation.

Gilles Beaubillard, qui n'avait pas encore beaucoup parlé, indique alors qu'il vient de signer la pétition de l'Usac-Cgt **contre** le « **service minimim** ». Mais **Jean-Claude Gayssot** indique tout aussitôt qu'il est favorable à ce « **service minimum** ».

Un ange passe entre eux deux.....⁽¹⁰⁾

Mais nous avons prévu notre réponse, sous forme d'une question :

« - **Lorsque vous instaurez le service minimum, la Gauche était contre lorsqu'elle était dans l'opposition ;**
- **Lorsque vous maintenez la mixité civil-militaire, le Parti Communiste**

¹⁰ Quelques semaines plus tard, je ne manquerai pas de moucher sévèrement **Beaubillard**, publiquement en salle de contrôle au CCR Nord. Ce qui renforcera ma notoriété personnelle dans ce Centre où la lutte d'influence entre l'Usac-Cgt et le Snecta a toujours été très vive sinon « musclée » et même encore au moment où j'écris ces lignes. Coincer **Beaubillard** et ses belles rhétoriques là-bas, à cette époque-là, ça n'arrivait pas tous les jours...Car il était aussi populaire que **Houssin**, ce qui n'était pas peu dire.

avait déposé, à la demande du seul Sncta, une proposition de loi tendant à sa suppression ;

- **Lorsque vous n'annulez pas le *Plan Clément Marot* dont on connaît le triste succès.**

QUE RESTE-T-IL DU DROIT DE GRÈVE DES CONTROLEURS ?? »

Jean-Claude Gayssot nous répond alors : « *Il ne faut pas raisonner ainsi, il faut tenir compte des réalités, sinon on fait de l'idéologie* »

C'est une réponse particulièrement savoureuse dans l'enceinte du siège du Parti Communiste.....

L'entretien a duré presque trois heures et nos interlocuteurs nous offrent même l'apéritif et nous font visiter la salle du Comité central et son célèbre dôme.

La Section Socialiste du CCR/N (pourtant tenue pas des adhérents Cgtistes...) ayant publié un tract favorable au « service minimum », le Sncta écrit immédiatement au Président de la République pour lui rappeler ses engagements passés.

A Bordeaux, le boycott du SIV reprends après quelques mois de suspension et d'hésitation. Ce n'est évidemment pas du goût de la DNA qui téléphone illico au Bureau National du Sncta. Ca ne change rien....

Le **19 novembre**, **Daniel Tenenbaum** et **Louis Pailhas** visitent le Centre Eurocontrol de Brétigny en région parisienne. Ils tombent en arrêt devant notre affiche « ***Dis nous Pailhas...*** » mystérieusement arrivée là à l'occasion d'une simulation de trafic opérée par des Contrôleurs du CCR/N....

CONFLIT A CLERMONT-FERRAND

Coup de tonnerre le même jour : les Contrôleurs civils de Clermont n'assurent plus le guidage radar des avions fréquentant l'aérodrome, ce qui entraîne des retards immédiats, car ils sont mécontents de ne pas figurer sur la liste des Tours où seront nommés des PC Approche.

Il faut attendre le **25 novembre** pour que **Louis Pailhas** daigne enfin recevoir à Paris le représentant de l'assemblée générale des Contrôleurs Clermontois accompagné de deux Secrétaires nationaux du Sncta dont moi-même. La rencontre ne s'étant pas déroulée comme le Directeur le souhaitait....dès le **27**, **Louis Pailhas** en personne adresse un télex aux Clermontois dans lequel il les menace de les faire remplacer par l'Armée de l'Air !!!!!

Le Conseil Régional Sud-Est du Sncta ne tarde pas à réagir très vivement à ce télex tandis qu'une délégation du Syndicat est immédiatement reçue par le Maire de Clermont-Ferrand, par ailleurs Ministre du Gouvernement Mauroy. Le Bureau National de son côté, contacte le Ministère.

Le lendemain, Sncta et Spac-Cfdt publient un communiqué commun (!) de soutien aux Contrôleurs de Clermont-Ferrand Aulnat.

Le 1^{er} décembre, le Sncta publie un communiqué de presse sur ce conflit. Le même jour, il demande par télégramme une audience au Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air, ayant appris qu'il va se rendre à Clermont. Dès le lendemain, ce Général nous a fait savoir qu'il refuse de nous recevoir.....

La presse commence à relater le conflit dans de nombreux journaux régionaux et même nationaux. Le Directeur Général s'en mêle à son tour, également à coup de télex. Nous, nous adressons une lettre recommandée à **Charles Fiterman !**

Le 10, **Pailhas** nous propose une réunion de « *conciliation* ». Au Sncta, nous rejetons immédiatement cette proposition. La réunion se tient cependant sans nous le 14. Elle ne donne évidemment rien.

Le Ministre nous fait alors savoir que notre lettre recommandée a étéperdue.... !!!! Immédiatement (nous aussi par porteur spécial....) nous lui adressons un double.

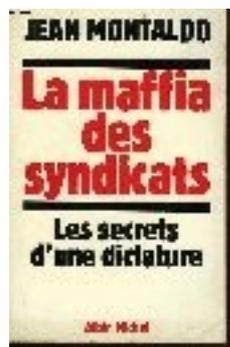
Le 16, **Ch. Fiterman** nous donne sa réponse par...télex.

Le conflit n'est pas résolu mais les Clermontois mettent fin à leur action le 18.

Même si nous n'avons pas ménagé notre peine tout au long de cette longue bagarre, bien d'autres sujets nous ont également accaparés.

Il y a d'abord la parution de « *Conflits dans l'Air* » N°28 dans lequel nous nous en prenons vertement à MM. **MONTALDO** et de **CLOSETS** à propos de leurs récents *best-sellers*, « *La mafia des syndicats* » pour le premier, « *Toujours plus* » pour le second.

Nous accusons dans nos colonnes M. **de Closets** de s'être juste contenté de plagier les inepties de M. **Montaldo** sur les « Aiguilleurs du ciel ».



**PLAGIER, C'EST PAS BEAU,
SURTOUT LORSQU'IL
S'AGIT DE SORNETTES!!!**

MONTALDO

Un avion de jet... (text is small and partially illegible, appearing to be a news article or report about the Montaldo aircraft project)

On se souvient... (text is small and partially illegible, appearing to be a news article or report about the Montaldo aircraft project)

DE CLOSETS

Avant d'être... (text is small and partially illegible, appearing to be a news article or report about the De Closets project)



LORSQUE DE CLOSETS COPIE MONTALDO
SANS VERSION ET SANS RÉACTION
OU
La moitié des contrôleurs et des comptes

**Quels Contrôleurs ces Messieurs ont-ils bien pu interroger
pour leur "Enquête" ?**

Toujours pas les Délégués SNCTA en tous cas !

MONTALDO

Les aiguilleurs du ciel veulent que leurs primes (qui représentent jusqu'à 35 % de leurs rémunérations) soient incorporées dans leurs salaires. Une exigence difficilement acceptable, car tout avantage accordé à l'un des secteurs de la fonction publique provoque des réactions en chaîne, dans tous les autres.

Un élève contrôleur de dix-neuf ans, recruté au niveau du baccalauréat, reçoit plus de 3 000 francs par mois. Après 5 ans, il gagne plus de 6 000 francs. A 30 ans, son salaire de base est de 8 000 francs, auquel s'ajoutent les primes : environ 2 000 francs supplémentaires pour un salaire de 6 000 francs et plus de 2 700 francs s'il est de 8 000 francs. Les aiguilleurs bénéficient de statut des cadres de la Fonction publique et sont rémunérés sur la base d'une durée théorique de travail de 36 heures (ils n'en effectuent en réalité que 32). Enfin, ils ont 11 semaines de congés payés annuels et la retraite à cinquante-six ans.

En juillet 1978, un représentant du syndicat national des contrôleurs du trafic aérien (S.N.C.T.A.) argue que les « primes n'avaient pas augmenté depuis 8 ans ». Or, après enquête, il est prouvé que celles-ci ont été réévaluées de 70 % pendant cette période. Les avantages de cette corporation sont si considérables que, lorsqu'ils leur furent accordés en 1964, les contrôleurs acceptèrent, en contrepartie, de renoncer à leur droit de grève.

262

On ne saurait prendre au sérieux les arguments de sécurité avancés par les aiguilleurs du ciel. En 1979, on a créé dans les services de contrôle aérien 94 emplois, sur un effectif total de 2 500 personnes. 90 nouveaux postes figurent au budget 1980. Les centres sont en pleine modernisation et il est prévu d'en créer un nouveau à Reims, en 1982.

Les aiguilleurs accusent également l'administration de vouloir démanteler le contrôle aérien pour le « privatiser », chose rigoureusement impossible. Selon la Convention de Chicago, la responsabilité du trafic aérien appartient aux Etats — qui en ont le monopole, et l'exercent par l'intermédiaire de fonctionnaires.

Le bilan de ces grèves incessantes est particulièrement lourd. En juillet 1978, le « zèle » a coûté 10 millions de francs aux compagnies aériennes, aux organismes de voyages et aux aéroports. Pendant le week-end du 1^{er} août 1978, Air Inter enregistre un manque à gagner de 1 500 000 francs.

En décembre 1979, il ne s'agit plus de « zèle ». Les contrôleurs interdisent purement et simplement le décollage des avions français. Jusqu'à 300 vols sont annulés chaque jour sur les aéroports parisiens. En un mois, Air Inter perd, du fait de la grève, plus de 55 millions de francs (alors que la compagnie a réalisé, en 1978, un bénéfice, après impôts, de 33 millions de francs). Le manque à gagner d'Air France dépasse les 200 millions.

Dernière revendication, souvent déguisée, des contrôleurs aériens : l'autogestion des centres. Cela leur donnerait une place à part dans la Fonction publique et ne permettrait plus à l'autorité de tutelle de savoir qui fait quoi. Une revendication inacceptable qui permet aux syndicalistes d'entretenir le mécontentement et la combativité de leurs troupes.

DE CLOSETS

Autre exemple célèbre : les aiguilleurs du ciel. Chacun connaît les perturbations que peut provoquer leur mauvaise humeur. Leur grève de 1979 a coûté 55 millions à Air Inter et 200 à Air France. La capacité de nuire des 2 380 officiers contrôleurs de la circulation aérienne est si grande qu'en 1964 les pouvoirs publics négocièrent leur renonciation au droit de grève contre une série d'avantages. Bénéficiant du statut de la fonction publique, ils travaillaient trente-six heures en théorie, avaient onze semaines de congés annuels et partaient en retraite à cinquante-six ans, souvent, même, dès cinquante ans. Quant à leurs salaires, qui ne pouvaient être trop substantiellement augmentés en raison de leur lien avec ceux de la fonction publique, ils furent complétés par une prime dépassant d'un tiers le traitement de base. Un contrôleur, dont le niveau d'études est environ celui du bac, peut ainsi gagner plus de 10 000 F par mois au bout d'une dizaine d'années d'ancienneté. Ce qui n'a pas empêché la corporation de multiplier par la suite les mouvements de grève. Le travail n'est certainement pas de tout repos, mais gagnons que ses servitudes n'auraient jamais été si bien reconnues et compensées en l'absence d'un tel moyen de pression sur la société.

Toujours plus !

Nous avons bien entendu adressé notre journal à ces deux messieurs qui n'ont pas daigné réagir. Sans doute un silence ...méprisant....⁽¹¹⁾

Le **6 décembre**, le Sncta est reçu par le MRG.
Emile Zucarelli, accompagné de M.
Lacroix, un ancien pilote, accueille **Hervé Briand, Yannick Le Rhun et Philippe Taurisson**.



Etonnamment, ce Parti de la majorité présidentielle se déclare d'accord avec nous sur à peu près tout ! Il nous déclare même « ***avoir l'impression qu'il manque un patron, un décideur au Ministère des Transports*** » !!!!!
Il nous explique être favorable à la constitution d'un Ministère du Transport Aérien, pour le dissocier des transports de surface.

En conclusion, le **MRG** trouve légitimes nos revendication mais « ***il ne sent pas les pressions des personnels pour les soutenir*** »

Etonnant, non ????

Le **8 décembre**, je représente le Syndicat devant le Tribunal Administratif de Paris pour l'audience relative à notre recours contre le regroupement du contrôle d'approche de Quimper au Centre de Contrôle de Brest.

Quelques semaines avant cette audience, nous avons adressé au Tribunal deux « *documents internes* » à l'Administration, signés **Soucheleau**, le Chef du CRNA de Brest, indiquant que ce regroupement lui paraissait *néfaste et inutile*....

Le Chef du Contentieux de la DGAC est donc monté sur ses grands chevaux, me menaçant personnellement à la barre de poursuites judiciaires pour vol, recel et détournement de documents administratifs confidentiels.....

Le Président s'est alors tourné vers moi : « *Monsieur le Secrétaire National* ⁽¹²⁾ *qu'avez-vous à répondre ?* ».

J'ai répondu fort calmement : « *Monsieur le Président, si un Syndicat n'était pas capable de se procurer ce genre de document, ce ne serait pas un syndicat* »,

déclenchant le rire de celui-ci et de ces deux assesseurs.

¹¹ A noter cependant qu'il y a tout juste quelques temps, début des années 2000, **François de Closets** a reconnu publiquement à la télé qu'il regrettait d'avoir publié ce livre qui montait inutilement les Français les uns contre les autres.

¹² Les Tribunaux Administratifs sont très respectueux des titres officiels. A chaque fois que j'ai « plaidé » devant eux, j'ai toujours eu droit à ce titre de « Monsieur le Secrétaire National » comme je l'ai déjà mentionné ci-dessus au Tribunal de Marseille.

En revanche, le Commissaire du Gouvernement (on dit maintenant *Rapporteur Public*) -de fait le Procureur - va être très violent contre notre recours. Il va faire des erreurs monumentales, notamment techniques.

Mais je ne vais pouvoir les relever, il est impossible de reprendre la parole après le Commissaire du Gouvernement.

A la sortie de l'audience, le Chef du Contentieux viendra me voir, tout sourire. Il me dit même que compte tenu des erreurs manifestes du Commissaire, nous allons gagner notre procès.

C'était un peu trop optimiste car le Tribunal va ...rejeter notre recours !

Nous déciderons de faire appel en Conseil d'Etat. Mais nous avons besoin pour ce faire du texte exact des conclusions du fameux Commissaire du Gouvernement. Mais, évidemment, celui-ci, malgré nos nombreuses sollicitations, refusera obstinément de nous le communiquer, ce qui lui était permis. Notre appel ne pourra donc se faire dans les temps. Le Conseil d'Etat ne se saisira jamais de la question.

Mais, de fait, nous avons gagné puisque le Contrôle d'Approche de Quimper n'a jamais déménagé à Brest et que seront abandonnés tous les autres regroupements envisagés. Il s'agit là tout de même d'une belle victoire contre un élément essentiel du fameux « Plan Machenaud ».

9 décembre, Assemblée Générale Intersyndicale au centre de Contrôle d'Aix en Provence.

Conséquence immédiate, dès le lendemain , *état de grâce ou pas du Président Mitterrand* : **arrêt des décollages entre 15 et 16h. Vingt-deux avions sont bloqués.**

Et les Contrôleurs Aixois en remettent une couche le mardi suivant entre **11h et midi : Vingt-sept avions bloqués.**

Les Contrôleurs du CCR Sud-Est en ont marre des attermoissements du Ministre et le font donc savoir comme le...**MRG** le leur conseillait si récemment !

Alors que la presse commence à parler (grâce aux infos que nous lui transmettons) des interférences sur nos fréquences de contrôle provoquées par les radios locales qui fleurissent un peu partout, le **15 décembre**, tant le CCR d'Aix que celui de Bordeaux sont victimes d'une panne générale d'électricité d'une demie-heure chacun...L'état du matériel ne s'améliore pas !



Le **16 décembre**, le Sncta rencontre le Parti Socialiste. Nous sommes reçus pendant plus de deux heures par deux ...illustres inconnus, MM. **Carassus** et **Crochet**.....

Il n'en ressort pas grand chose sinon :

- que le PS est pour le droit de grève plein et entier mais qu'il peut y avoir débat sur le « *service minimum* ». En tout état de cause, le PS ne déposera pas de proposition de loi sur ce « *service* »..... !!!!
- Le PS n'admet pas que les hauts fonctionnaires traînent les pieds

Tout ça ne mange pas de pain..... !!!

Le **27 décembre**, nous sommes CONVOQUÉS par M. **Pailhas**. **Bertrand Dampffoffer**, **Yannick Le Rhun**, moi-même, assistés de **Christian Arniaud** et de **Patrick Bouchet**, nous rendons à la Direction. Trois heures de discussion pour pas grand chose compte-tenu des méthodes du Directeur...

Les échanges sont même très vifs, au point qu'à un moment, **Yannick Le Rhun**, pourtant toujours placide et même rieur, face à une nouvelle provoc de **Loulou**, pète les plombs ! A la surprise générale il lui rétorque de façon plutôt virulente :

« *Mais TU sais que Tu es payé pour ça* ».

Un ange va passer et **Pailhas** à la langue toujours bien pendue, estomaqué, ne saura pas quoi répliquer !

Une fois partis de son bureau, dans l'ascenseur, on va chialer de rire pendant un bon moment.

En conclusion, alors que nous ne lui avons rien demandé, il nous déclare que tout va bien puisqu'il n'a à faire face qu'à un seul conflit social, celui des testeurs au CCR/Nord, pardon, deux conflits...

Il y a aussi la grève des Techniciens du Bureau de Piste de Saint-Etienne... Et **Pailhas** d'ajouter : « *chacun sait les répercussions internationales de cette grève* ».

Et il paraît, selon certains, que c'est le Sncta qui méprise les TAC....



Mais le pire est à venir.

Car nous sommes également CONVOQUÉS le lendemain !
Avec **Yannick Le Rhun**, **Alain Bartoux** et **Henri Sullo** (Secrétaire de notre Section de Clermont), je me retrouve à nouveau face à **Pailhas** pour parler cette fois du PC Approche à Aulnat.

L'accueil du Directeur est plutôt glacial.

Ensuite, à chacune des sept questions plus une proposition de négociations que nous allons lui présenter, laconique, M. **Pailhas** répond invariablement :

« Je m'en tiens au vote du Comité Technique paritaire du 17 novembre ».

Il va même pousser la provocation jusqu'à nous dire que l'entretien peut s'arrêter là puisqu'il « *s'en tient* ».

Si il escomptait un esclandre de notre part, c'est raté. Nous ne perdons pas notre sang-froid.

Nous le quittons donc en lui faisant juste remarquer que tous les frais de missions engagés pour les réunions sur ce sujet, nos propres déplacements, ceux du Directeur Général ou du Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air auraient été amplement suffisants pour financer les nominations de PC Approche à Clermont-Ferrand dès 1983.

Cette fois, le père **Pailhas** qui n'avait pas prévu cette remarque de notre part ne sait pas quoi nous répondre !

Pour clore cette année qui s'achève sans que nos revendications aient été vraiment prises en compte, nous lançons une nouvelle campagne d'affiche :

LES HOTESSES SE METTENT EN GREVE
 Du 3 au 5 Juillet 82 à AIR INTER,
 du 8 au 10 Juillet à AIR FRANCE.
LE 6 AOUT ELLES OBTIENNENT GAIN DE CAUSE
 3,5 jours de repos de plus par an,
 3 jours de congés annuels supplémentaires,
 diminution horaire de 3 heures par
 mois (accord conclu par le S.N.P.N.C)

LES PILOTES d'AIR INTER SE METTENT EN GREVE
 les 21 et 22 octobre 82

LE 23 OCTOBRE ILS OBTIENNENT GAIN DE CAUSE
 Vingt-trois pilotes supplémentaires sont
 engagés (accord conclu par le SNPL
 et le S.N.P.N.C)

ET ALORS POURQUOI PAS NOUS, LES CONTRÔLEURS?

Snecta
 SYNDICAT NATIONAL DES CONTRÔLEURS DU TRAFIC AERIE

Enfin, signalons qu'au cours des derniers mois, sous l'impulsion de **Patrick Burchet**, Secrétaire Régional Nord, le Snecta a effectué des tournées syndicales multiples qui l'ont mené à Toussus le Noble, Lille, Le Havre, Deauville, Caen, Saint Briec, Dinard, Beauvais, Pontoise, Mulhouse-Bâle, Nancy, Contrexéville, Saint Yan, Tours et Nantes.

