1983

Grève, agitation sociale, « service minimum ».

Alors que le Ministre des transports vient de perdre sa fille et que le Syndicat lui adresse ses condoléances, le Bureau National se réunit à Mulhouse-Bâle les 5 et 6 janvier. Les trois Secrétaires Régionaux - nos « Préfets » comme nous les appelions affectueusement — avaient été conviés à cette réunion. Une large partie de celle-ci va donc être consacrée à l'examen, avec **Patrick Bourchet, Charles Tuduri** et **Fred Boudeville**, de l'état du Syndicat sur le terrain et des préoccupations des adhérents.

Bien entendu, nous ne ratons pas l'occasion de rencontrer le nouveau Commandant d'Aérodrome, un certain...**Claude Dupertuis,** qui a accepté avec réticence de nous recevoir car, évidemment, il n'a pas oublié que nous avions publié sa « *feuille de paye* » de la Chambre de Commerce lorsqu'il était en poste à Strasbourg.

Manifestement sa secrétaire n'a pas oublié non plus, vu la façon dont elle nous toise...Et elle ne peut même se contenir lorsqu'elle s'aperçoit que je tutoie « son » Commandant! Je ris carrément au nez de cette pauvre dame!

Cependant, l'entretien, en présence de **Gabriel Effler** (chez qui j'ai été logé) et de **Bernard Dillenseger**, se déroule normalement, après tout de même une réflexion de **Dupertuis** sur la publication en question...

Le retour de Mulhouse-Bâle, avec **Charles Tuduri,** va être plutôt mouvementé.

La première partie du vol, de Mulhouse à Lyon, se passe normalement. A Satolas, l'escale est plutôt longue. Nous en profitons, **Charles** et moi, pour rendre visite aux Contrôleurs de la Tour et de l'Approche. Ceux-ci nous apprennent que le Mystère 20 qui a fait la rotation Marseille-Lyon du matin a été dérouté à Grenoble à cause du brouillard et qu'il n'est jamais revenu à Lyon car il esten panne là-bas.

De retour au guichet d'enregistrement, nous allons bien nous amuser, un bon moment, des explications alambiquées de la pauvre hôtesse sur le retard grandissant. Manifestement, elle n'est au courant de rien!

Alors, nous nous faisons connaître et annonçons publiquement que l'avion est à Grenoble depuis le matin et qu'il n'est pas prêt de venir nous chercher... Panique chez les agents d'Air France. Début de colère des autres passagers. Et arrivent bientôt, comme par enchantement, un autocar et des plateaux repas.

Et nous voilà enfin cap au sud.

Mais nous n'avons pas encore passé Valence sur l'autoroute que cet autocar fait des siennes. Je ne sais plus quel voyant s'est allumé au rouge sur le tableau de bord. Le car s'arrête et le chauffeur contacte sa compagnie. Pas d'autocar de remplacement.... Il est au moins 21 heures bien tassées..... Alors nous repartons...et le reste du trajet, jusqu'à Marignane, s'effectue à 50 Km/h maximum.....

Un passager va particulièrement s'énerver, se mettant à brailler quelque chose du genre : « *Voilà, c'est ça la France socialiste, aujourd'hui....* » etc. Mais personne ne lui a répondu!

Les jours suivants sont marqués par de nombreuses réunions de nos Sections Locales ou encore des Assemblées Générales, notamment à Clermont-Ferrand, ainsi que des Intersyndicales Locales. Même l'Intersyndicale Nationale qui s'était déjà réunie en décembre précédent, se rencontre à nouveau le 10 puis le 18.

Le 15 janvier, « L'HUMANITÉ » publie un article intitulé : « Charles Fiterman, une mesure tous les trois jours ».....

Nous réagissons aussitôt.....



Le 17 janvier, les Contrôleurs de Roissy **refusent à nouveau** d'instruire les Contrôleurs militaires.

Le 18 janvier, **Hervé Briand**, Secrétaire National à l'Intersyndicale, adresse une longue lettre à l'USAC-Cgt, en vue de son XIIè Congrès qui se réunit dans les jours suivants :



ATHIS MONS, 10 18 Janvier 1983

Relations Intersyndicals:

Hervé BRIAND Secrétaire National

à

XIIIème Congrès de l'USAC/CGT.

Ref. : \$3/001/RI.

Chers camarades,

C'est non sans intérêt que nous avons lu la brochure, par ailleur magnifique, éditée par l'USAC/CGT en vue de son prochain Congrès et que vous avez eu l'obligeance de nous faire parvenir.

Il serait fastidieux, inopportun, voire déplacé, de faire un bilan de ce que nous récusons dans cette brochure ou de ce que nous avons jugé positif, mais, dans un double souci d'Unité Syndicale et de clarification des positions, il nous a paru important de vous faire part de quelques réflexions du SNCTA au sujet de certains points précis contenus dans votre brochure.

Tout d'abord, page 34 § 3-2 - Unité Intersyndicale, l'USAC affirme, et nous ne sommes pac d'accord, "nous ne pouvons renoncer à l'Unité". C'est vrai, mais là où on ne comprend pas, c'est quand vous affirmez que "pour aboutir, il est indispensable de passer par la médiation des personnels... pour trancher entre les différentes positions syndicales" Non, pour nous, la représentativité syndicale vient des Urnes, et les dernières élections professionnelles ont eu lieu en mai 1981, les personnels ont tranché, clairement et sans ambiguité! A ce sujet, personne ne niera par exemple que le SNCTA avait, à l'occasion, clairement proposé son plan de carrière aux personnels! Plus loin, l'USAC, parlant des autres syndicats de la Navigation Aérienne: "elles ont toutes un point commun: leur attitude d'opposition systématique... etc". Si opposition systématique il y avait de notre part, je ne pense pas que nous aurions fait ces multiples déplacements pour une innombrable quantité de réunions stériles sur le CORPS UNIQUE PAILHAS, sans une seule réunion au sujet de notre plan de carrière (1'USAC aurait-elle participé, inversement, au même nombre de réunions sur le plan de carrière du SNCTA?).

Plus loin dans votre brochure, il est question de Concertation, Négociation (page 34):

Certes, depuis le fameux 10 mai 81, il faut constater avec plaisir un changement dans l'attitude de nos Gouvernants, mais de là à croire que la Hiérarchie Administrative a tellement evolué! De plus, le SNCTA trouve un changement d'attitude depuis le mois de juillet 82 de la part de nos Interlocuteurs: plus (ou si peu) de réunions, report de la question du Droit de Grève etc...

Certes le changement a eu lieu, mais quand même, le 10 mai, ca fait 20 mois et il n'y a toujours RIEN concernant le Droit de Grève que des bruits de Service Minimum que nous récusons tous ; la prise en compte des primes pour la retraite n'est plus à l'ordre du jour (COTON nous l'avait promis par écrit!). Depuis le 10 mai, il y a concertation, mais Négociations ???

Qu'avons-nous négocié :

- le 15 supplémentaire pour la Sécurité Sociale ?
- le 1% supplémentaire de contribution chômage ?
- le blocage des salares ?
- la nomination de PAILHAS à la DNA ?

C'est pourquoi, nous n'acceptons pas d'être accusés d'opposition systématique car nous pensons plutôt avoir pas mal fait le gros dos, alors qu'en retour, si concertation il peut y avoir, nous ne pensons pas encore avoir négocié quoi que ce soit depuis le 10 mai, ce qui, pour un Ministre et un Gouvernement de Gauche peut quand même paraître paradoxal !

Plus intéressant nous a paru le Chapitre "REVENDICATIONS", car là il y est question d'avenir, et l'avenir c'est ce qui nous intéresse le plus (comme vous). Dans le registre des revendications de l'USAC, c'est avec plaisir que nous avons pris bonne note de nos convergences de vue sur :

- les 32 h. hebdo. dans les services à horaires permanents.
- le respect des droits syndicaux PARTOUT.
- décider au travail : participation, CTP, CAP, Contrôle du budget, notion d'Auto-gestion, etc...
 - les effectifs, souvent les sous-effectifs.
 - les salaires :
- rattrapage de la perte de primes depuis 70 (c'est aussi une des raisons pour lesquelles, opposé au système de primes, le SNCTA n'avait pas signé ce protocole d'accord en 70).
 - intégration des primes.
 - revalorisation des salaires etc, voir notre plan de

carrière.

Exemple suivant : LES CARRIERES

Le SNCTA est prêt à soutenir des revendications telles que :

- le service actif pour les TAC et les ESA.
- l'intégration dans le corps des OCCA des TAC, dans le cadre des tâches techniques de circulation aérienne (voir vote SNCTA du 30/10/79 Plateforme revendicative SNCTA CGT CFDT CFTC.)

En page 53, vous affirmez "la quasi-totalité des jeunes TAC aspirent à faire du Contrôle". Encore que ceci reste à prouver (voir les candidats au concours interne et le nombre de postes offerts), ceci vous semble justifier leur intégration dans le corps des OCCA. Mais intégration de tous les TAC dans le corps des OCCA, est-ce suffisant pour que tous les jeunes TAC fassent du Contrôle ? Mais soit, je vous pose une autre question :

Ce nouveau corps unique TAC/OCCA crée, tous les personnels de ce nouveau corps sera dent appelés à faire les tâches aujourd'hui dévolues aux TAC et aux OCC:1, alors question :

- Perisez-vous que la quasi-totalité des jeunes OCCA et même moins jeunes aspirent à faire di BIA, du BDP, Districts etc ?

Autre sujet intéressait dans cette brochure, les Droits et Libertés, les Droits l'hyndicaux, etc... Nous pensons qu'il est logique qu'un Syndicat pense à défendre d'un part les Droits les plus élémentaires des travailleurs, mais aussi les Libertés partout où elles peuvent être mises à rude épreuve, et malh eureusement, même en cette année 83, le monde reste encore trop marqué par de trop nombreuses atteintes aux Droits de l'Homme. Là-dessus, vous trouverez toujours le SNCTA, partout où ces Droits sont bafoués, mais aussi blen pour défendre d'un côté (si on peut parler de côté lorsqu'il s'agit de nos homologues travailleurs) les Contrôleurs Américains, et d'autre part les Travailleurs Polonais!

Pour rester chez nous, vous savez que, comme vous, nous sommes pour une stricte application de la Constitution, pour un Droit de Grève plein et entier, nous refusons d'entendre parler de quelque service minimum que ce soit, et en cela nous ne faisons que suivre de longues luttes menées il n'y a pas si longtemps par la Gauche aujourd'hui au Pouvoir, contre tous les semblants de Service Minimum, que ce soit à l'ORTF, à l'EDF ou ailleurs!

Concernant les Droits Syndicaux, nous craignons que même dans les nouveaux textes, il n'y ait pas de quoi pavoiser, une fois de plus les ser ices à horaires permanents sont publiés. De même pour CAP, CTP, les nouveaux textes sont parfois en régression par rapport aux textes "Chaban". Faut le faire ! Arrêt de la Mixité Civile-Kilitaire : eh oui ! nous aimerions voir l'USAC un peu plus active sur ce sujet, car même au Ministère, nous nous sommes fait dire que le SNCTA était seul à "refuser" la mixité !

Etc...

Comme je cous l'ai dit précédemment, nous ne voulons surtout pas prendre point par point ce qui est contenu dans votre brochure, nous ne voulons surtout pas vous chercher querelle, au contraire, il nous semble qu'une petite mise au point, destinée à tenter de vous présenter clairement nos positions, de vous montrer où nous pouvons être intransigeants, où nous sommes prêts à quelques concessions, ne peut être que bénéfique pour la suite de nos relations.

Par ce simple courrier, nous aurions l'ambition de vous montrer que finalement :

- Nous sommes là d'abord et avant tout pour défendre les Droits des personnels, les Droits Syndicaux, pour faire avancer nos revendications, en un mot être les artisans d'un progrès social, et bien sûr pour nous, défendre la Navigation Aérienne et la Sécurité Aérienne!

- Nous pouvons constater qu'entre l'USAC et le SMCTA, il u a beaucoup plus de revendications communes que certains voudraient laisser croire ! Alors, en vous souhaitant un BON CONGRES,

Pourquoi, une bonne fois pour toutes me pas oublier nos querelles (s'il y en a) et, dans l'intérêt de tous les Personnels de la Navigation Aérienne, et peut-être aussi dans l'intérêt de nos Organisations, UNIS, n'ayons pour seule ambition que de tout faire pour qu'aboutissent enfin les justes Revendications de TOUS les Personnels de la Navigation Aérienne.

Syndicalement võtre,

Pour le Bureau National, Le Secrétaire National aux Relations Intersyndicales :

- ar the duple of the

Hervé BRIAND.

Le 19 janvier, avec l'aide de **Claude Chapuis** pour la mise sous enveloppe, nous adressons à chaque Député et à chaque Sénateur cinq questions sur le droit de grève et le *« service minimum »*.

L'idée de ce questionnaire était venue à **Ph. Taurisson**, suite à une *petite phrase* (dont il avait le secret...) de **Louis Pailhas** qui avait cru opportun , avec le tact dont il était coutumier, de nous déclarer : « vous pouvez faire les malins, mais j'ai vu tous les groupes politiques à l'Assemblée, ils sont tous favorables au service minimum »

1ère Question:

Pensez-vous que les Contrôleurs du Trafic Aérien Français, fonctionnaires du Ministère des Transports, doivent disposer du DROIT DE GREVE PLEIN ET ENTIER ? (oui / non)

2^{ème} Question:

Pensez-vous qu'il soit nécessaire de demander un SERVICE MINIMUM aux Contrôleurs du Trafic Aérien en cas de grève ? (oui/non)

3^{ème} Question:

Si vous estimez nécessaire ce SERVICE MINIMUM, pouvez-vous nous expliquer la façon dont vous l'envisagez (législation, réglementation, contenu, etc...)

4ème Question:

Ne pensez-vous pas que l'instauration d'un SERVICE MINIMUM porte atteinte au libre exercice du droit de grève reconnu par la Constitution ? (oui/non)

5^{ème} Question:

Ne pensez-vous pas qu'il serait plus conforme à la Constitution de mettre au point une procédure de médiation des conflits du travail chez les Contrôleurs puisque la Constitution proclame que « le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent »

Nous recevrons 44 réponses de Députés (22 PS, 4 MRG, 4 PC, 8 UDF, 4 RPR, 1 non-inscrit et...un...anonyme!)

Ainsi que 40 réponses de Sénateurs (6 PS, 3 Gauche Démocratique, 5 RPR, 6 Unions des Républicains et Indépendants, 16 Union des Centristes, 2 non-inscrits et...deux anonymes...).

Grosso modo l'Opposition APPROUVE et la Majorité fait des réponses pour le moins embarrassées etne se prononce surtout pas et se montre incapable de répondre précisément à la question N° 4.

Et le 25 janvier, j'ai la lourde responsabilité de signer et d'adresser au Ministre des Transports un **PREAVIS DE GREVE TOTALE** de 48 heures pour les Contrôleurs de Clermont-Ferrand.

Lourde responsabilité, car nous sommes toujours sous le régime de la loi de 1964 !!!!!

Cette grève va effectivement intervenir les 2 et 3 février. La veille, le Conseil régional Sud-Est (¹) s'est réuni à Saint Etienne Bouthéon. Et comme tout cela a parfaitement été programmé entre nous, le Jour J,

¹ D'aucuns se souviennent encore des facéties de Fred Boudeville (venu, comme à son habitude, en tant qu'Observateur du Conseil Régional Sud-Ouest) à l'hôtel où nous logions. Il avait juste entrepris de nous enfermer dans nos chambres, nous obligeant à démonter les serrures de l'intérieur....Le patron de l'hôtel n'a découvert les « dégâts » que le lendemain pendant que nous prenions notre petit-déjeuner. Furieux, il a appelé la police. Mais comme nous partions pour Clermont, nous avons juste... croisé la voiture de la maréchaussée... Sacré Fred!

le Conseil Régional se déplace à Clermont, notamment pour empêcher, au cas où, les Contrôleurs militaires de remplacer les civils... Mais cela ne se produira pas.

Et, bien entendu, je vais être interviewé par de nombreux médias sur cette première grève totale à la Navigation Aérienne depuis....1973.

Indépendamment de cette grève, nous lançons une nouvelle affiche.



Le 3 février toujours, se réunit pour la première fois le groupe de travail, dit **CTRP** (*Contrôle Terminal de la Région Parisienne*) sur « l'unification » du contrôle de Roissy, Orly et Athis-Mons.

Force est de constater qu'en 2010 ce problème n'est toujours pas...résolu!

Le 10 février (²), je suis à l'ENAC à Toulouse où l'Ecole a organisé une journée d'information sur les Syndicats pour les Elèves-Contrôleurs. Toutes les organisations sont là.

Le 23 février, c'est l'ouverture officielle, plusieurs fois reportée - émaillée de nombreux incidents techniques – du nouveau **CCR**, Centre de Contrôle Régional, de **REIMS**.

Mais ce jour-là le Directeur Général et le Directeur de la Navigation Aérienne ont préféré se rendre à.... Montpellier.....

Et « **Matelot** » (†), qui ne dessine pourtant plus guère, n'a pu s'empêcher de reprendre son crayon :



² Le 5 février, un samedi, j'étais de service au Centre d'Aix sur le secteur de Lyon. Nous avons vu apparaître **Bolland (†)**, le Chef du CCR, ce qui était plutôt inhabituel. Coupés du monde dans la pénombre de notre salle, nous ne savions rien de l'extérieur. Mais sa présence et sa fébrilité nous annonçait un événement important.

Ce n'est qu'au dernier moment qu'il nous a informé que nous allions contrôler l'avion ramenant en France **Klaus Barbie**! Le plan de vol était à destination de Satolas et les Contrôleurs de la Tour nous ont vite informés que ça risquait de mal se passer, vu le nombre de manifestants dans l'aérogare. De fait, les autorités avaient tout prévu et au dernier moment le pilote de l'avion militaire transportant le prisonnier nous a annoncé qu'il se déroutait sur la base aérienne d'Orange.

Le 28 février, c'est le départ officiel et définitif du Militaire de Marignane. **On a gagné!**

Le lundi 7 mars, Alain Bartoux et moi, rejoints le mercredi par Fred Boudeville, nous entamons une tournée syndicale qui va nous mener de Toulouse (Blagnac et Enac) à Tarbes, Pau et Biarritz.

Cette tournée va d'ailleurs me donner le plaisir de retrouver à Tarbes **Gabriel Savrimoutou** que je connais depuis son Conseil de Discipline de 1973 consécutif à la grève ainsi que **Jean-Marie Chatelain** à Biarritz que je n'avais pas revu depuis son départ du CCR Nord.

A Tarbes, les adhérents, tous contents de notre venue nous offriront un véritable gueuleton du sud-ouest....

A Biarritz, la soirée va être un peu...agitée. Au cours de notre promenade en ville après dîner, **Fred** ne trouvera rien de mieux que d'installer dans des lampadaires les fauteuils en osier d'un bistrot.... Mais cela a dû plaire puisque le journal local publiera une photo de cette expression...d'art moderne!

Alain était descendu de Clermont-Ferrand avec sa voiture personnelle. Mais il n'avait pas eu le temps de changer ses pneus cloutés.... « Excès » de vitesse proscrit... Tant et si bien qu'aux abords de Blagnac où il me ramenait le vendredi soir, nous avons vu mon avion pour Marseille passer ...au-dessus de nous!

Alain n'a plus eu qu'à m'emmener à la gare de Matabiau. Et je me suis retrouvé dans un train de nuit bondé de parachutistes et de marins permissionnaires et déjà passablement éméchés. Je n'étais pas spécialement ravi... Mais le Contrôleur Sncf, le brave homme, m'a installé dans son compartiment réservé et m'a même enfermé pour plus de sûreté.. Il n'est même pas venu y dormir pour ne pas me déranger. Chapeau et merci Monsieur.

Du 21 au 25 mars, je me trouve à SPLIT puis à ZAGREB, dans ce qui est encore la Yougoslavie.

S'y tient en effet la 22^{ème} Conférence Annuelle de l'IFATCA, la Fédération Internationale des Associations de Contrôleurs.

L'Association française, l'APCA, n'en fait plus partie depuis les évènements liés à la grève du Patco.



Mais j'ai décidé d'y aller seul, à mes frais, sur mes congés annuels en tant que Rédacteur en Chef de « CONTROL ».

Ca ne plaît pas du tout à l'APCA, mais elle n'a aucun moyen de m'en empêcher!

En fait, je me suis mis en tête d'y aller pour avoir une interview de **Gradimir Tasic** qui a été gracié, est sorti de prison et réintégré dans les services de l'aviation civile après ses condamnations consécutives à la terrible collision aérienne au-dessus de Zagreb en 1976.

Les Contrôleurs Yougoslaves m'avaient laisser espérer une rencontre avec lui. « *Demain, demain* », me disaient-ils chaque jour.....

Ce n'est que le jour de mon départ qu'ils m'ont fourni un numéro de téléphone. J'ai donc pu discuter un long moment avec **Gradimir.** Mais il a catégoriquement refusé toute forme d'interview.

Même si je continue à penser qu'il aurait dû accepter, j'ai évidemment respecté sa décision et n'ai cité absolument aucun des propos que nous avons échangé malgré la frustration de ma fibre journalistique....

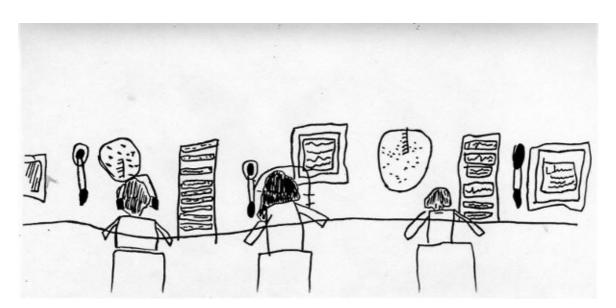
Mais je me suis bien amusé à faire mes reportages sur la Tour de Contrôle de Split et le Centre de Contrôle Régional de Zagreb.

Là, le Chef de Salle a eu « *le coup de foudre* » pour moi. A tel point qu'il a décidé qu'il n'était pas question que j'aille dormir à l'hôtel! A la fin de son service, il m'a ramené chez lui, en tramway puis en bus (!) où sa femme, prévenue, avait déjà préparé le dîner.

Je n'avais évidemment pas prévu cela. Du coup, j'ai toujours ce souvenir de cette soirée « chez l'habitant », de l'hospitalité de ce collègue mais aussi des conversations avec cette famille yougoslave. Occasion plutôt rare à cette époque.

Si j'avais été autorisé à faire mon reportage sur le Centre de Contrôle, en revanche, j'avais eu l'interdiction absolue de faire des photos! C'était d'autant plus saugrenu que ce Centre était équipé de radars français Thomson-Csf. Mais bon... j'étais de l'autre coté du « rideau de fer »..... Ayant vu ma déconvenue, « *mon* » Chef de Salle me fera une belle surprise. Il m'enverra pas la poste, sans m'en avoir averti, pour illustrer mon article, une série de dessins réalisés par des gosses de cinq ans qui avaient visité le Centre Ces dessins figurent dans « Control » N° 44.





Les auteurs de ces dessins n'étaient-ils pas des « Matelot » en herbe ?????

Le 25 mars, première réunion de la Section Sncta du nouveau Centre de Contrôle de Reims.



Ca ne plaît pas du tout à notre **Pailhas** national! Il n'hésitera pas à nous déclarer: « je ne comprends pas pourquoi vous vous êtes implantés là-bas puisque votre syndicat était contre l'ouverture de ce nouveau Centre ».

Tout au long de sa présence dans le fauteuil de Directeur, il n'aura jamais loupé l'occasion de dire une connerie!

Il ne sera d'ailleurs pas au bout de ses peines avec ce Centre de Reims où une porte d'accès à la salle de contrôle va être...murée!



Le 30 mars nous lançons une nouvelle campagne d'affichage :

DE QUI SE MOQUE-T-ON ?

C'EST AU PORTUGAL QU'UN GOUVERNEMENT DE DROITE A INSTAURÉ UN SERVICE MINIMUM DANS LES SERVICES PUBLICS EN OCTOBRE 82.

C'EST EN POLOGNE QU'UN GOUVERNEMENT MILITAIRE A IMPOSÉ UN SERVICE MINIMUM DANS L'ENSEMBLE DES SERVICES DU PAYS EN OCTOBRE 82.

C'EST EN FRANCE QUE DEUX MINISTRES, CHARLES FITERMAN & ANICET LE PORS, SONT PRÊTS A FAIRE DE MÊME ... AVEC LES CONTRÔLEURS!

Pourtant ces deux Ministres, l'un au Club de la Presse, l'autre au Grand Jury, ont comdamné très fermement, comme l'ensemble du Gouvernement Français, l'toutes les atteintes aux droits des travailleurs, dans quelque pays que ce soit!.

ALORS ? ? ?





LES MEMES CAUSES PRODUISENT EN GENERAL

LES MEMES EFFETS

EN 1973, DES CONTROLEURS DU SNCTA,
D'AUTRES SYNDICATS ET DES NON-SYNDIQUES ONT FAIT GREVE POUR OBTENIR
LE DROIT DE GREVE PLEIN ET ENTIER.

DEVRA-T-ON EN FAIRE AUTANT EN 1983 ?







Le 5 avril, **Roger Resseguier**, notre Délégué National aux retraités s'adresse aux Compagnies Air France, UTA, Air Inter et TAT pour solliciter des réductions tarifaires au bénéfice des Contrôleurs retraités. Toutes ces Compagnies refuseront, sauf TAT.

11 avril, réunion à Paris des Syndicats autonomes.

Le 28 avril, le Sncta rencontre M. **Assoun**, haut responsable PS, chargé des questions d'aviation civile. Puis il se rend à la réception annuelle de l'Association des Journalistes Professionnels de l'Aéronautique et de l'Espace. Je suis accompagné de **Philippe Taurisson** qui, une nouvelle fois, me sert de « chauffeur ». Et quel chauffeur !!!

Je n'ai pas trop vu le temps passer et me voilà fort à la bourre pour attraper le dernier avion pour Marseille.

Tautau va mettre un temps record, moins d'un quart d'heure (!!!), pour m'amener à Orly depuis le siège d'Air France, à coté de la Tour Montparnasse. Il est vrai que je connais le quartier comme ma poche puisque j'y ai vécu mes vingt premières années sur cette terre. Jusqu'à la Cité Universitaire, tout va à peu près bien. Mais là, sur le boulevard extérieur, c'est le bouchon. A grands coups de klaxon, moi brandissant ma carte tricolore par la fenêtre, Tautau se fraye le chemin jusqu'à l'autoroute et...j'embarquerai bon dernier dans l'avion...Merci Tautau....

Le 6 mai, comme il l'avait fait pour l'USAC-Cgt, **Hervé Briand** adresse une longue lettre au SPAC-Cfdt pour son propre Congrès.

Nouvelle rencontre, le 9 mai, entre le Sncta et deux hauts responsables du PS, MM. **Assoun** et **Hablot** (ancien pilote du CEV).

Le numéro hebdomadaire d'**Aviation Week**, revue américaine, paraît avec un article sur l'ouverture du Centre de Contrôle de Reims....assorti des commentaires officiels du...Sncta sur le sujet.....

Le 11 mai, les Contrôleurs d'Aix en Provence en ont ras le bol!

Ils débutent une opération « 10 avions par secteur ». Elle va durer 21 jours et engendrer de nombreux retards, malgré les efforts du Chef de Centre pour étouffer le mouvement, un télex de **Pailhas** et une intervention du cabinet de M. **Fiterman**.

Toute la presse va parler de ce nouveau conflit.

Le Ministre des Transports se voit contraint de « convoquer » le Sncta.... La Cfdt se rallie à l'action. Mais la Cgt ne veut pas être en reste. Elle annonce des « arrêts de décollage » pour le 19 mai.

Le Sncta devant être reçu le lendemain par le Ministre, nous décidons de faire capoter cette initiative de l'USAC. Vingt neufs Contrôleurs, de service ce jour-là, indiquent par écrit leur refus de suivre le mot d'ordre de la Cgt....

Mais la rencontre avec M. **Fiterman** va être un échec total!



Nous sommes tellement furieux que nous rédigeons sur un coin de table de bistrot un compte-rendu provocateur !

Colonne de gauche, les questions du Sncta. Colonne de droite, les réponses du Ministre sous forme extrêmement lapidaire.

Son Directeur de Cabinet va être fou furieux à la lecture de notre brûlot!

Pendant ce temps-là, le 16 mai, à la Faculté de Droit et de Sciences Politiques d'Aix-Marseille, Madame **Ginette Goudjo**, Chef du Bureau des Enquêtes et Accidents à la Direction Générale de l'Aviation Civile du Bénin, soutient sa thèse de Doctorat : « *L'organisation et la responsabilité des services de la circulation aérienne* ».

Mme **Goudjo** m'a invité à cette soutenance car elle m'a fait l'honneur de me demander mon avis à plusieurs reprises au cours de ses travaux de préparation de cette thèse.





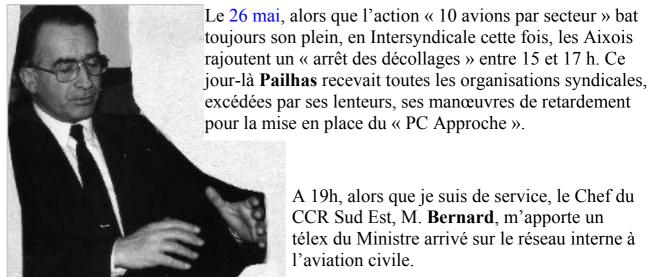




Le 18 mai, l'Association Professionnelle de la Circulation Aérienne décide définitivement, en Assemblée Générale, de quitter l'IFATCA, la Fédération Internationale des Associations de Contrôleurs du fait des carences de cette dernière lors de la grève du Patco .







pour la mise en place du « PC Approche ». A 19h, alors que je suis de service, le Chef du

A 19h45, je demande à M. Bernard de transmettre la réponse du Sncta par la même voie. Il refuse! Je me fâche, le ton monte, devant tous les Contrôleurs de service puisque nous sommes en salle de contrôle. Il finit par s'exécuter quand je lui répète à plusieurs reprise : « vous avez fait le télégraphiste dans un sens, maintenant vous le faites dans l'autre!».

Le 27 mai, les Contrôleurs du CCR de Brest lancent à leur tour une opération « 10 avions par secteur » qui va durer quatre jours. Tandis que les Contrôleurs Aixois arrêtent à nouveau les décollages, entre 17 et 19 h. cette fois.

Le 31 mai, les résultats sont définitifs, le Sncta gagne brillamment les élections en Région Nord, provoquées par son recours victorieux en annulation des précédentes. Le Sncta est à nouveau très largement en tête. Il progresse même de 12,11% alors que la Cgt et la Cfdt perdent chacune plus de 6%

Le 1^{er} juin, **Hervé Briand** et moi nous nous rendons à la réception du Ministre pour le Salon du Bourget. Celle-ci, cette année-là, se tient dans les salons et le parc de l'Hôtel de Roquelaure.

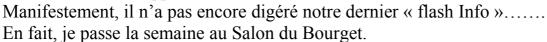
Charles Fiterman nous accueille comme si de rien n'était, fort affable comme à l'accoutumée



Plus tard, sur la pelouse, je suis en compagnie de nos amis du Snomac et du Snpnc lorsqu'apparaît le Directeur de Cabinet, **Claude Martinand.** Il semble vouloir se diriger vers notre groupe. Ironiquement, je préviens mes interlocuteurs : « je doute fort qu'il vienne jusqu'ici ».

Je n'avais pas fini de le dire que M. **Martinand** a brusquement tourné de 90° sur sa droite et est parti discuté avec un autre groupe d'invités..... Il venait de me reconnaître - à temps - parmi les Mécaniciens et les Hôtesses......

Hervé et moi essayerons ensuite de lui parler à plusieurs reprise mais il s'arrangera pour nous éviter ou nous échapper.



Sous couvert de « **Control** », je suis surtout là pour rencontrer de nombreux journalistes pour le compte du...Sncta. D'autant que le 3 juin, les Aixois arrêtent à nouveau les décollages pendant deux heures.





Mais je vais vivre aussi une mésaventure bien désagréable au départ mais qui se terminera heureusement. C'est même, après coup, plutôt rigolo.

Claude Valuy, en vacances, m'avait prêté son appartement près de la Porte d'Ivry. Ainsi, je fonce tous les jours sur la bande d'arrêt d'urgence du périphérique tout proche puis de l'autoroute, muni de mon macaron de presse et de ma..... carte tricolore. Une fois, des flics me feront signe de m'arrêter, mais à la vue de mes deux attributs, ils me feront signe de ...continuer de rouler. Mais un matin, en partant, je m'aperçois que le coffre de ma voiture est ouvert !!!???? Mon attaché-case (ma « valise diplomatique » comme nous disions), avec tous mes dossiers du Syndicat, s'est envolé !!!!

Je fonce déposer plainte au Commissariat du XIIIè où grâce à ma carte.....je suis immédiatement reçu par l'Officier de Police Judiciaire de service. Mon coffre n'ayant pas été forcé, je m'en étonne auprès de lui. Il m'explique qu'ils savent que le gang qui sévit dans le quartier s'est procuré des jeux de clés et qu'ils ouvrent ainsi les voitures sans effraction. J'ai encore eu de la veine qu'ils ne soient pas partis avec ma voiture.....

Et je me rends au Bourget.

Comme tous les jours, je commence par aller saluer les Agents qui tiennent le stand.



Ce jour-là s'y trouvent également MM. **Saadia** et **Maigret** qui s'étonnent gentiment de mon arrivée si tardive, contraire à mon habitude. Je leur compte donc mes déboires du matin.

Première réaction, humoristique, de M. **Saadia :** « Ah bon sang, si je pouvais retrouver votre valise avant vous.... »

Et puis, vraiment fort sincèrement, il a ajouté : « Bon M. Fournier, ne vous tracassez pas trop, si il le faut, je vous ferais copie de tous les courriers que vous avez perdu »

L'après-midi, ça va me changer un peu les idées, je suis invité, grâce à « **Control** » cette fois, à faire un vol à bord du tout nouveau ballon anglais **SKYSHIP 600** en démonstration quotidienne.





Heureusement que malgré mon insouciance habituelle, je n'avais pas laissé mon appareil photo dans le coffre de ma voiture.....







Nous longeons Paris du coté du Bourget et je suis plutôt ravi de contempler ainsi, à faible altitude et petite vitesse, ma ville natale.

Soudain dans les haut-parleurs, cette annonce : « Is any Mister Fournier on board ? ».

Le pilote me regarde avec des yeux ronds en me tendant son casque radio. C'est la Tour de Roissy qui m'appelle !!!!

Plus précisément, Hervé Briand.

Il m'annonce brièvement : « Passe me voir à la Tour après ton atterrissage. On a retrouvé tes papiers »!!!!!!





Une fois là-bas, **Hervé** va m'en raconter une bien bonne!

Au pied de l'immeuble de **Claude** où je loge se trouve un magasin Electrolux et un petit bosquet attenant.

Une employée, en ouvrant le magasin, a découvert un tas de papiers dans l'herbe. Ca la met en colère. Et elle décide, avec l'aide d'un collègue, d'aller nettoyer les abords du magasin. Ils s'aperçoivent évidemment que ce ne sont pas des détritus. Lui, il est...délégué Cgt (ça ne s'invente pas !), se rend compte qu'il s'agit de documents importants. Il prévient la police ! Qui débarque illico, sans faire la relation avec ma récente plainte.

Découvrant des courriers du Ministre des Transports adressés à Monsieur **Jacques Fournier**, ni une, ni deux, pas d'emmerdes....les policiers préviennent....l'Elysée !!!!! Où un certain **Jacques Fournier** - sans aucun doute plus connu que moi...- est Secrétaire Général Adjoint de la Présidence.

Mais comme mon homonyme n'a perdu aucun papier, ils ont quand même l'idée de prévenir le Ministère des Transports. Là, je suis un peu plus connu. Ils prennent l'initiative d'appeler le Centre de Contrôle d'Aix en Provence où ils tombent sur ... Jean-Bernard Travert, Chef de Salle ce jour-là. Il sait

que je suis au Salon Aéronautique. Il appelle la Tour de Roissy où il trouve... **Hervé Briand** qui lui, sait que je suis dans le ballon Skyship....

Mieux que le plus beau scénario de roman policier, non?

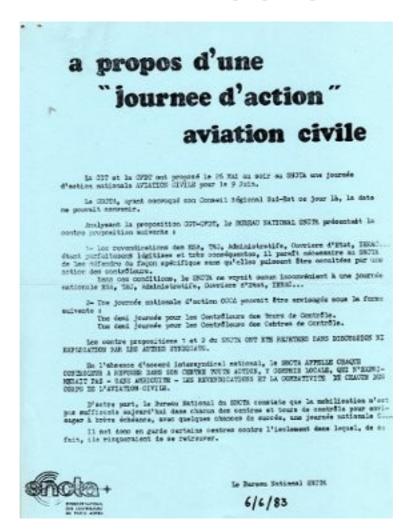
Le soir même, je récupère tous mes documents au domicile de la charmante dame de chez Electrolux qui les avaient précieusement emportés avec elle bien que ne sachant pas trop comment je viendrai les chercher.

En revanche, je n'ai pas récupéré mon attaché-case....ni les nombreux gadgets du Patco dont je ne me séparais jamais.....

Merci encore à cette brave dame et au ...militant Cgt.

Le 6 juin, nous adressons un courrier au Ministre dans lequel nous lui présentons en détail notre proposition de création d'une « structure de recueil de données sur les pannes qui affectent le fonctionnement des Tours et Centres de Contrôle »

Le même jour le SGNA-Cftc, le SNNA-Fo, le SPAC-Cfdt et l'USAC-Cgt lancent une « journée nationale d'action Aviation Civile » pour le 10 juin. Nous décidons immédiatement de ne pas nous associer à cette action fourretout.. Nous invitons les Contrôleurs à ne pas participer à celle-ci.



S'en suit une série d'Assemblées Générales au CCR Nord, à Aix, à Roissy, à Brest, à Reims....

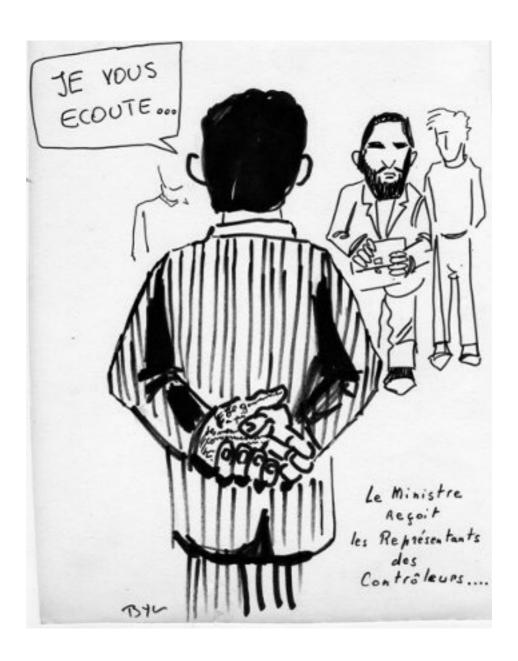
Le 9 juin, le Sncta annonce à la presse le résultat de ces AG et confirme qu'il ne participera pas à la « journée » du lendemain.

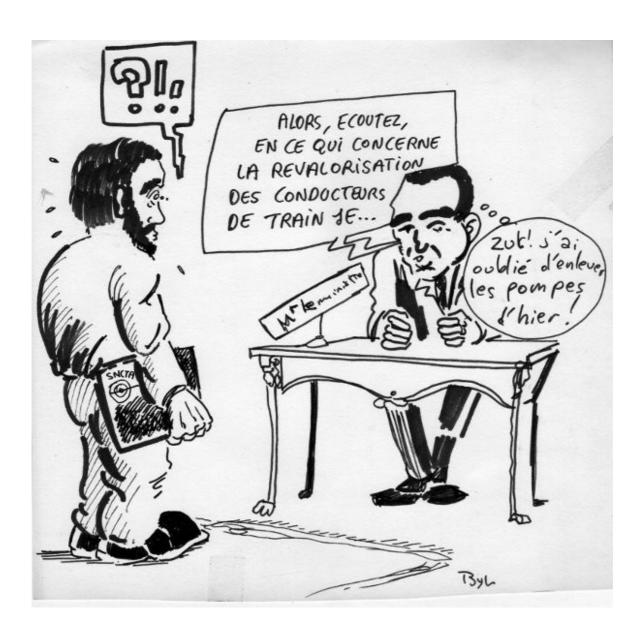
Quelques instants plus tard, **Charles Fiterman** convoque tous les syndicats pour le 23 juin.

Le soir même, il est l'invité de la célèbre émission « L'Heure de vérité » sur Antenne 2. Mais il ne souffle mot de la Navigation Aérienne.....

En revanche, on s'aperçoit à un moment qu'il consulte des anti-sèches sur la paume de sa main.....Le téléphone ne s'arrête plus de sonner chez moi....Nous sommes tous pliés en deux.

Notre dessinateur, alerté, ne va pas manqué l'occasion.....





Et ça ne va pas calmer le Directeur de Cabinet de Charles Fiterman....

Le 15 juin, le Bureau national du Sncta se réunit à SAINT-YAN.

Cette réunion va rester très célèbre du fait de l'APPEL que nous lançons depuis cette Tour de Contrôle.

Cet **APPEL** ne sera pas « *entendu* » par les autres Syndicats. Nous dénoncerons leur silence par voie d'affiche!

(1)

Les difficultés de l'Intersyndicale

APRES LE MEPRIS... L'INDIFFERENCE!

ON SE SOUVIENT QUE L'U.S.A.C.+C.G.T., LE S.P.A.C.-CFDT, LE S.G.N.A, -CFTC ET LE S.N.N.A. -FO , DEJA , AVAIENT REFUSE SANS DISCUSSION LES PROPOSITIONS DU S.N.C.T.A. , en juin dernier , A PROPOS D'UNE " JOURNEE MATIONALE D'ACTION AVIATION CIVILE " .

APRES CES EVENEMENTS, LE BUREAU NATIONAL DU S.N.C.T.A. , réuni les 15 et 16 juin, AVAIT PUBLIE UNE DECLARATION SOLENNELLE :

DROIT A LA DIFFÉRENCE FT REVENDICATIONS CATÉGORIELLES

Comple-tenu des récents affrontements intersyndicaux à la A partir de tels éléments d'appréciation peut-on nier Navigation Aérienne intervenus ces jours desniers (on est ja volonté clairement établie par les Contrôleurs qui bien loin de l'ACCORD INTERSYNDICAL du 18 Januier 1983), ont démocratiquement décidé quelles thèses quelles le Bureau National estime devoir publier la DECLARATION SOLEMNELLE suivante:

Une nouvelle fois dans la longue histoire mouvementée de du style de ceux de ces derniers jours, événements que la Mavigation Aérienne, la capacité de passer à l'action nombre de Contrôleurs mais aussi d'E.S.A., de T.A.C. des Contrôleurs du trafic aérien est prise comme enjeu de ou d'Administratifs déplorent à juste titre. sourdes luttes intestines.

Une nouvelle fois, cette capacité de reyendiquer des Contrôleurs du trafic aérien est recherchée pour tenter de créer un "rapport de force" ou encore pour tenter de déclencher une "action de masse".

Ainsi refleurissent de vieilles recettes syndicales qui, à aucun moment, et surtout pas à la Navigation Aérienne, n'ont permis d'aboutir au but recherché.

On doit d'ailleurs s'interroger sur le but recherché. S'agit-il de consacrer telle théorie ("Le syndicalisme de masse") ou telle autre ("syndicalisme catégoriel, sonnels navigants? componatiate"), ou bien veut-on réellement trouver la meilleure façon de résoudre les problèmes qui se posent à chacun, de faire prendre en compte les revendications? compunes. Tous les syndiques trouvent leur compte à ce la s'agit-là d'une terrible alternative. Et pour sa respect mutuel de chacun. part le SNCTA a toujours choisi la seconde.

En effet, le SNCTA, en tant que tel, n'a nul besoin de promotion particulière. Les propositions qu'il élabore et présente tant aux Pouvoirs Publics qu'aux Contrôleurs sont clairement l'émanation de ces derniers et recueil-lent singulièrement leur approbation. Leurs auteurs se trouvent alors "en actract" par rapport au consensus qui s'est ainsi dégagé.

Le "drapeau" SNCTA n'est pas à l'ordre du jour, et c'est toujours sur son programme et non pas sur son sigle seul que le SNCTA se présente devant les électeurs.

méthodes sont majoritaires, et quelles thèses, quelles méthodes sont minoritaires ? On peut, bien sûr, le nier Mais alors on aboutit immanquablement à des évènements

Peut-on, dans ces conditions, imaginer un accord pos-sible entre les Syndicats "Confédérés" et le Syndicat Autonome. Nous le pensions avec l'ACCORD INTERSYNDICAL du 18 Janvier 1983 et nous le pensons encore aujourd'hui

Comment, en effet, se résoudre à ne pouvoir pratiquer à la Navigation Aérienne, ce qui semble si bien réussir dans d'autres secteurs.

Les Symdicats CGT, CFDT, FO et CFTC des personnels au sol des grandes compagnies aériennes ne collaborent-ils pas régulièrement avec les Syndicats autonomes des per-sonnels navigants ?

Si, ils y arrivent et rares sont les grêves communes, ce qui n'empêche nullement d'autres démarches syndicales

Les Syndicats CGT, CFDT, FO et CFTC des personnels ad-ministratifs ou de fabrication dans la presse ne collades journalistes ?

Si, ils y arrivent et rares sont les grêves communes, ce qui n'empêche nullement.....

Mieux encore, les Syndicats CGT, CFDT, FO et CFTC ont accepté depuis longtemps d'avoir chacun un Syndicat spécifique de Journalistes. Et depuis des décennies maintenant, ces Syndicats spécifiques sont unis avec le Syndicat National des Journalistes dans une Union Na-

tionale des Syndicats de Journalistes. Tous les syndiqués Tout simplement parce que chacun se reconnaît le trouvent leur compte à ce respect mutuel de chacun. DROIT A LA DIFFERENCE.



Comment cela est-il possible ?

Serait-ce si compliqué à obtenir à la Navigation Aérienne. Et qui cela pourrait-il léser ?

Et chacun d'entre nous a pu entendre très récemment le Président de la République déclarer à Dunkerque:

"Toute revendication CATEGORIELLE doit être reque par les "Pouvoirs Publics avec attention et scrupule, toute rever-"dication CATEGORIELLE, dès lors qu'elle exprime de légi-"times besoins et de vrais intérêts."

Comment donc alors, vouloir refuser nous-mêmes un tel principe énoncé si hautement.

TOUT CEC! DIT, LE BUREAU NATIONAL DU SNCTA PROPOSE UNE RENCONTRE AU PLUS TOT AVEC LES BUREAUX NATIONAUX DU SPAC-CFDT, de l'USAC-CGT, du SGNA-CFTC et du SNMA-FO POUR SCELLER EMFIN UN VERITABLE ACCORD QUI PERMETTE UNE COMABITATION SYNDICALE ET UNE COLLABORATION FRUCTUEUSES POUR TOUS LES PERSONNELS DE LA MAYIGATION AERIENNE,

Saint - Yan le 16 Juin 1983



SYNDICAT des PERSONNELS de l'AVIATION SIVILE

PAS DE REPONSE





PAS DE RÉPONSE

PAS DE RÉPONSE

USAC union syndicale
de l'aviation civile



PAS DE RÉPONSE

AUSSI LE SNCTA RENOUVELLE-T-IL PUBLIQUEMENT SON APPEL

Le 23 juin, c'est donc la grand messe syndicale convoquée par le Ministre. Il est assisté desept « Conseillers » dont le Directeur Général et le Directeur de la Navigation Aérienne.....

Coté Sncta, nous sommes quatre, Bertrand Dampfhoffer, Alain Bartoux, Philippe Taurisson et moi.

Parmi tous les autres délégués syndicaux, **Montanard**, Secrétaire Général du Spac-Cfdt. Il arbore sur sa veste un magnifique écusson de....Solidarnosc. **Charles Fiterman** serre la main à chacun d'entre nous mais il passe devant **Montanard** sans...le « voir »et serre à nouveau la main au suivant....

Puis nous prenons connaissance d'une « *Déclaration liminaire ministérielle* » écrite, de sept pages, accompagnée d'un avant-projet de loi et d'un projet de décret sur le « *service minimum* ».

Nous publions immédiatement et intégralement ces textes en «Flash Info », assortis des commentaires que nous avons fait, à chaud, au Ministre : « **Du bon, du mauvais, du très mauvais ».**

A un moment où j'avais la parole au cours de cette réunion, je m'aperçois que le Ministre discute avec ses Conseillers au lieu de m'écouter... Je m'arrête aussitôt de parler. Les autres syndicats sont sidérés.

Au bout de quelques secondes de grand silence, Charles Fiterman me dit

- « Vous avez terminé M. Fournier? »
- « Non, Monsieur le Ministre, je continuerai lorsque vous voudrez bien m'écouter! »

Je vous dis pas la gueule qu'ils ont tiré, lui et son aréopage.

Et puis en supplément des sujets proposés par le ministère, nous avons soulevé le problème – nous avons été le seul Syndicat à le faire.... – des sanctions pécuniaires infligées par... Pailhas à des Contrôleurs de Marignane, Aix et Toulouse lors des actions de mai.

La réponse de **Fiterman** tombe, directe et sans ambiguïté : « ces sanctions ne seront pas appliquées ».

Tête de Louis Pailhas, assis à gauche de Fiterman.....Un vrai bonheur.

Mais revenons sur la « Déclaration liminaire ».

<u>Pour le bon</u>: *création d'un « *groupe de sages* », extérieur à l'Administration et aux Syndicats, chargé d'étudier les perspectives d'évolution de la Navigation Aérienne.

*Etablissement d'une procédure de recueil et d'analyse des dysfonctionnements du système de contrôle (vieille revendication Sncta). *Mise en place du PC Approche dès le 1^{er} juillet (très, très vieille revendication Sncta). On nous montre même tous les arrêtés qui viennent d'être contre-signés par les Ministres du Budget et de la Fonction Publique!

Pour le mauvais : il n'est pas question d'intégrer les primes dans le calcul de la retraite !

Charles Fiterman nous déclare :

« Je sais qu'il s'agit là d'une de vos principales revendications et je le comprends fort bien. La situation qui vous est faite est en effet anormale. Mais si vous êtes sans aucun doute parmi ceux qui en souffrent le plus, vous n'êtes pas une exception dans la Fonction Publique. Et cela rend plus difficile l'aboutissement aujourd'hui, compte tenu de la nécessaire rigueur présente, d'une mesure en la matière.

Je n'ai pas renoncé pour autant et je défendrai à nouveau ce projet, dès que la possibilité s'en présentera ».!!!!!!

Pas question non plus d'accorder un horaire de travail de 32 heures dans les Tours.

Quant à la mixité « civil-militaire », le Ministre considère que le problème sera réglé par le...... « service minimum » !!!!!!!

Le très mauvais : ce « service minimum » que nous qualifions aussitôt de service maximum.

Le 29 juin, une délégation de onze syndicats autonomes, dont un représentant du Sncta, est reçue, à Matignon, par le Conseiller social du Premier Ministre

Le 9 juillet, c'est la fête! Ca change bien les idées!!!!

Jean-Bernard Travert et moi sommes invités au traditionnel méchoui de la Section Sncta de Clermont-Ferrand!











Alain Bartoux, dans toute sa splendeur, virtuose du piano à bretelles.

Cette équipe de joyeux drilles louait à l'année une petite maison avec un grand terrain, au Vauriat, sur les pentes du Puy de Dôme.(3)

Mais le répit est de courte durée après ce mémorable méchoui. Le 20 juillet, comme annoncé par **Charles Fiterman**, le Directeur Général, **Daniel Tenenbaum** reçoit tous les syndicats, boulevard du Montparnasse, à propos des pannes des équipements et du « *service minimum* ».

Pour les pannes, le dossier semble avancer dans le bon sens (4)

³ Lors de réunions à Clermont, nous avons été dormir là-haut à plusieurs reprises. Tautau doit bien s'en souvenir, lui, qui, un soir...., avait réussi l'exploit de fusiller les quatre pneus de sa belle rover sur les bordures de trottoir.....Heureusement la maison Michelin n'était pas loin.....et les flics au dodo.

⁴ On va cependant un peu déchanter le lendemain au CTP/NA où là encore **Pailhas** va commencer à....freiner!

Sur le « *service minimum* », l'USAC-Cgt louvoie, le SPAC-Cfdt, qui ne nous avait pas habitué à ça, ...claque la porte!

Le Sncta rappelle qu'il n'est pas demandeur. En conséquence, il indique qu'il ne prend pas part à la discussion proposée.

A la fin de la réunion, **Daniel Tenenbaum** va me courir après dans les couloirs.... « M. Fournier, j'espère que vous n'êtes pas malade. C'est bien la première fois qu'on ne vous a pas entendu ».

« Je vous rassure, Monsieur le Directeur Général, nous ne sommes pas malades, vous n'avez pas entendu non plus MM. Taurisson, Dampfhoffer, Cariou et Bartoux. Et vous savez pertinemment pourquoi! »

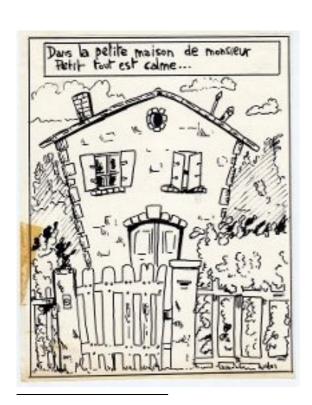
Louis Pailhas venait d'ailleurs de s'illustrer une nouvelle fois :

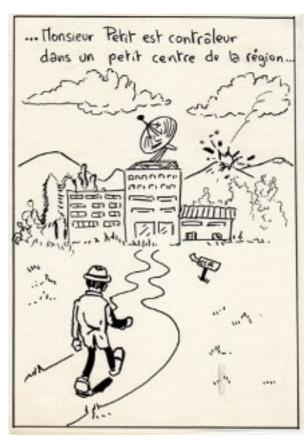
« Messieurs du Sncta, si vous n'acceptez pas le projet actuel, cela veut-il dire que vous vous prononcez pour le maintien de la loi de 1964 ? »

De façon cinglante, **Philippe Taurisson** lui avait répondu « *Le Sncta ne désire pas répondre à ce genre de provocation »*.



Dès le lendemain, nous avons écrit à **Charles Fiterman** pour lui raconter cette réunion! **BYL** va lui aussi résumer la réunion avec son talent habituel :











Le 28 juillet, nous contre-attaquons!

Par courriers en accusé réception, nous demandons au Ministre des Transports, au Directeur Général et au Directeur de la Navigation Aérienne de nous communiquer tous les documents préparatoires à leur projet de *« service minimum »*, en vertu de la loi sur le libre accès aux documents administratifs. Ca va provoquer un peu de remue-ménage....Et le 31 nous saisissons le Président de la République. Puis le 10 août, nous écrivons à <u>chaque</u> Membre du Gouvernement.

Le 25 août, pour ne pas laisser M. Pailhas maître du jeu dans le dossier des pannes, nous demandons par écrit au Directeur Général de procéder « en commun à une simulation de la procédure de recueil et d'analyse dont le principe a été retenu ». Nous proposons de prendre l'exemple de l'arrêt « pour essai », en plein mois de juillet, de la radio-balise (VOR) d'Ajaccio. Et c'est le Ministre en personne (!) qui nous en...accuse réception dès le 31.

Le 1^{er} septembre, Léonce Lansalot-Basou, véritable figure de l'Aviation Civile (il n'y en pas eu tant....) part en retraite. Après de hauts faits de résistance, il fut Chef du Centre d'Athis-Mons de 1948 à 1953. Puis est devenu, en 1959 Sous-Directeur de la Navigation Aérienne avant d'en être le Directeur, pendant DIX ans, de 1961 à 1971. Après quoi, il est nommé Conseiller « Transports » à l'Ambassade de France à Washington, poste prestigieux qu'il aura donc occupé jusqu'à ce 1^{er} septembre.

Survient l'affaire du Boeing 747 coréen abattu en plein vol, malgré ses nombreux passagers civils, par l'armée de l'air soviétique qui va nous empoisonner pendant deux ou trois semaines... La presse n'arrête pas de me solliciter, d'autant que les Contrôleurs Norvégiens ont annoncé qu'ils allaient boycotter les avions russes de l'Aeroflot (ce que la justice de leur pays va leur interdire de faire....). Mais nous, nous avons décidé de ne pas nous impliquer dans cette triste affaire. Ce qui d'ailleurs va nous être vivement reproché par quelques adhérents que nous laisserons s'exprimer librement dans « *Conflits dans l'Air* ».

Cependant, **Philippe Taurisson** est autorisé par le Bureau National à répondre positivement aux sollicitations de la Ligue des Droits de l'Homme. Il fera visiter le CCR Nord à une Délégation de cette organisation et participera, comme invité, à l'une de ses réunions.

Les 14 et 15 septembre, le Bureau National se réunit à Tarbes, sur invitation de notre Section locale.

A notre demande, l'OACI vient de nous communiquer le dossier de son Comité Juridique sur les responsabilités des Contrôleurs. Le BN confie le suivi de cette question (qui va beaucoup nous occuper) à **Jean-Jacques Guibert** et à moimême.

De son coté, **Alain Bartoux** se retrouve chargé du dossier des modifications en cours du Code de l'Aviation Civile à propos des répartitions de compétence entre Contrôleurs civils et Contrôleurs militaires.

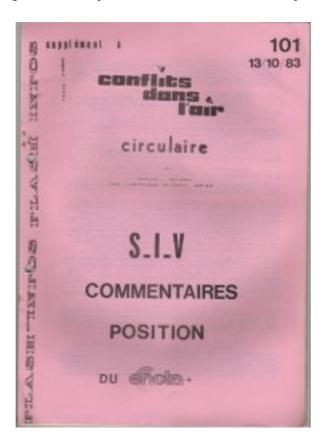
Le Bureau mandate **Philippe Taurisson** et moi-même pour « *assister* » au prochain Congrès du Parti Socialiste à Bourg en Bresse, à titre « *d'observateurs* »

Le SIV (Service d'Information de Vol) revient sur le tapis avec une « *expérimentation* » lancée unilatéralement pas.... **Pailhas**....qui ne tient... évidemment (!) aucun compte des travaux du Groupe de Travail où nous sommes représentés par **Pierre Bossy.**

Nous lançons immédiatement un mot d'ordre de boycott de cette « expérimentation » et en avertissons aussitôt **Charles Fiterman**.

Pailhas, bien entendu s'entête. Mais les Contrôleurs nous donnent raison et son « *expérimentation* » fait un bide magistral....

Nous sommes d'autant plus déterminés que cela fait huit ans maintenant que nous faisons des propositions – jamais retenues – sur le sujet !



Je ne sais plus pour quelle obscure raison, à la fin de cette réunion, j'étais en rade pour rejoindre Toulouse-Blagnac et mon avion pour Marseille.

Toujours est-il que les Contrôleurs Tarbais se sont démenés pour moi et m'ont trouvé une place sur un petit coucou du CEV. J'ai donc fait un vol, non prévu, en avion de tourisme. Les deux pilotes du CEV étaient sympas, surtout de m'avoir accepté à bord, mais pas très bavards...

Le 26 septembre, avec une célérité à laquelle il ne nous avait guère habitués, le Ministre des Transports nous fait savoir par écrit qu'il REFUSE de nous communiquer les documents administratifs relatifs à son projet de « service minimum ». Nous en tirons la conclusion qu'il a des choses à nous cacher.... D'autant qu'à notre grande surprise, il juge utile de nous confirmer son refus par un second courrier en date du 14 octobre.......

Les 5 et 6 octobre, le Comité National du Sncta se réunit à Valence. Nous proposons à celui-ci de se « mouiller » face au contentieux qui s'alourdit. Le Comité accepte. Il mandate aussitôt deux de ses Membres, Claude Valuy et Michel Malvezin qui, immédiatement, depuis Valence, demandent par télégramme une audience à M. Camy-Peyret, Conseiller social du Ministre. En un temps record, Philippe Taurisson et moi-même mettons au point une « Plaquette » qui va rapidement être largement diffusée grâce à la mobilisation de nos Imprimeurs Clermontois.



Nous l'avons ainsi préfacé :

« Il était impératif de faire clairement le point de 30 mois d'interventions du Sncta pour tirer les conclusions d'une nouvelle forme de pratique syndicale, fondée sur la concertation qui a été inaugurée par le nouveau Gouvernement.

Les résultats réels ont été inversement proportionnels à ce que laissait augurer une telle attitude.

Vous trouverez, dans les pages qui suivent, les raisons que vous connaissiez et d'autres que vous ignoriez peut-être, qui font qu'aujourd'hui les Instances du Syndicat affirment : « il n'y a pas de véritable volonté de changement ».

Ce document servira de base à une nouvelle « Lettre du Sncta » adressée à...900 journalistes, Députés et Sénateurs.

Ils ne chôment d'ailleurs pas nos Imprimeurs de la Section de Clermont. Dans la foulée, ils nous sortent également une Circulaire « Spéciale USA ».



Le 11 octobre, M. **Martinand,** le Directeur de Cabinet du Ministre, s'adresse au...Comité National pour lui demander de préciser l'objet de sa demande d'audience...

Du 13 au 16 octobre, je fais relâche

En effet, je reçois chez moi, au Viguier (vieille bastide provençale dont je suis locataire, surnommée « Le Château » par certains…), mes vieux amis Québécois

Michel Charlebois (du CCR de Québec) et son épouse **Berthe** (qui m'ont logé dans leur belle demeure de l'Île d'Orléans sur le Saint Laurent et avec qui j'ai effectué en 1980 un magnifique périple en territoire Indien, *voir Tome 3*).

Le 18 octobre, les Sections de Bordeaux, d'Athis-Mons et d'Orly adressent chacune un télégramme au Ministère pour s'étonner que les Représentants du Comité National n'aient pas encore été reçus.....

En fin de journée....c'est M. **Saadia**...., Conseiller Social du Directeur Général, qui nous téléphone pour nous parler « droit de grève » et « Commission des Sages »(5)

Puis le lendemain, le Ministre fait savoir que les Représentants du Comité National seront reçus le 27 octobre.

Claude Valuy et Michel Malvezin sont donc reçus par M. Camy-Peyret, apparemment contraint à organiser cette audience, de deux heures que, manifestement, il ne souhaitait pas ! Il est d'ailleurs accompagné de M. Grosse mais aussi de MM. Saadia (Dgac) et Aucouturier (Dna). Comme d'habitude, nous sommes renvoyés à…l'Administration! Mais la rencontre aura quand même une utilité puisque grâce à Claude et à Michel, le Cabinet du Ministre découvre (!!!) le projet « horaires et congés » (qui ne nous convient pas du tout…) pondu par Pailhas et déjà inscrit à l'ordre du jour du CTP Navigation Aérienne.... Camy-Peyret et Jean-Yves Grosse tombent des nues!

Les 28,29 et 30 octobre, **Philippe Taurisson** et moi même assistons donc au Congrès du Parti Socialiste à Bourg en Bresse. Ma marraine a tout arrangé.



Tous les soirs nous rentrons à Lyon où nous sommes hébergés par **Bertrand Damphoffer** et choyés par son épouse **Anne**.

La journée, nous faisons le siège de toutes les personnalités possibles à propos du « *service minimum* » et du contentieux.

Elle a son candidat...Daniel Oudin. Le Sncta a le sien, Claude Orève.

C'est le Sncta qui va l'emporter.

⁵ La mise en place de cette Commission des Sages est plus ardue que prévu.

Aucun Contrôleur retraité n'a voulu faire acte de candidature. Malgré notre insistance, **Roger Resseguier** et **Gaëtan Alcamo** n'ont pas « cédé » à nos amicales sollicitations.

L'Administration devient donc d'accord pour nommer un Contrôleur en activité....

Roland Dumas se montre très évasif.... Quant à un certain M. BOUBLIL, Conseiller à l'Elysée (et qui ne nous aime pas du tout, dixit ma marraine, mais on ne sait pas pourquoi...) IL NOUS FUIT, que c'en est presque comique !!!! Lorsque quelques années plus tard ce monsieur se retrouvera en taule, nous ne verserons pas une larme !

Et puis, pour le fun, **Philippe** et moi allons écouter le discours d'un...Contrôleur du Bourget.

Il s'agit de **Jean-Michel Richard** qui s'exprime à la tribune au nom du Mouvement de la Jeunesse Socialiste auquel il appartient.

Ni lui, ni nous ne savons qu'un jour il sera Secrétaire National Sncta à son tour. D'autant qu'en octobre 82, il n'est pas adhérent de notre Syndicat.

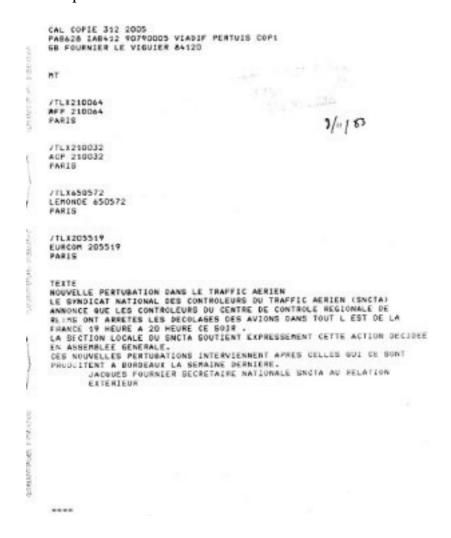
Le 30 octobre puis le 1^{er} novembre, les Contrôleurs de BORDEAUX arrêtent les décollages pour protester contre des injustices d'avancement dont sont victimes Certain d'entre eux.



Malgré un communiqué de presse du Sncta, Pailhas, le 2 novembre, fait savoir

au Chef de Centre de Bordeaux qu'il ne reviendra pas sur les injustices d'avancement! On a les vengeances que l'on peut!!! Le Ministère s'arrange alors pour ne pas nous prendre au téléphone sur cette affaire. Seule la Dgac finira par nous répondre.

Le 8 novembre, suite à une assemblée générale tenue le 3, ce sont les Contrôleurs de REIMS qui arrêtent à leur tour les décollages. Nouveau communiqué du Sncta.



Le 9 novembre, le Conseil des Ministres adopte le projet Fiterman de « service minimum » en cas de grève.

Je suis aussitôt assailli par la presse. Je donne des interviews à l'Agence Centrale de Presse, France Inter, Europe 1, Radio Monte Carlo, Le Figaro, Ouest-France, Le Provençal.

Mes propos sont repris dans La Croix, Le Quotidien de Paris, Le Méridional, L'Humanité (!!!) La Marseillaise, Le Matin, Le Parisien Libéré. Libération me contacte à son tour.

Le 14 novembre, avec **Alain Bartoux**, nous commençons tous les deux une permanence syndicale de cinq jours au Centre de Contrôle de Bordeaux. Le même jour nous saisissons la CADA (Commission d'Accès aux Documents Administratifs) à propos du refus du Ministre, du Directeur Général, du Directeur de la Navigation Aérienne, de nous communiquer leurs documents sur le « service minimum » .

Le 26, le Sncta adresse un télégramme suivi d'une lettre au tout nouveau Rapporteur du Projet de Loi sur ce « *service minimum* ». Il s'agit du Député PS de Toulouse, **Gérard Houteer**.

Et pour clore ces derniers épisodes, tous les personnels de la Dgac du Sud-Est subissent des retards dans le paiement de leur salaire. Nous intervenons tous azimuths...

Le 29 novembre, nous publions une nouvelle « Lettre du Sncta » suite à une campagne de presse sur les primes versées aux fonctionnaires, soi-disant « innombrables, disparates et intouchables.... »



Le 30, nous adressons des télégrammes sur le « *service minimum* » aux délégations du Parti Socialiste et du Parti Communiste qui doivent se rencontrer le lendemain

Le 1^{er} décembre, grave accident – collision au sol – sur l'aéroport de Madrid. Le lendemain, France Inter diffuse une interview du Sncta à ce propos. Nouvelles interviews le 7 par RMC, France Inter, l'Express et FR3 Ile de France.

Le Sncta envoie un télégramme de solidarité aux Contrôleurs madrilènes. Le 8, Le Figaro juge bon de publier un article inadmissible sur cette collision. Selon ce quotidien, cette catastrophe est due au « *laxisme et à l'incompétence des Contrôleurs socialistes espagnols* » puisque l'Espagne a élu un gouvernement de gauche quelques mois auparavant......

J'adresse aussitôt une vigoureuse mise au point au Figaro qui va refuser par écrit de la publier! J'ai adressé copie de celle-ci à l'Ambassadeur d'Espagne en France qui va chaudement remercier le Sncta par courrier.





Le 8 décembre, les personnels d'Aix en Provence, tous Corps confondus, n'ayant toujours pas été payés.....tiennent une assemblée générale. Le 9, les agents des bureaux débrayent deux heures tandis que les Contrôleurs arrêtent les décollages! Spontanément, une bonne centaine de personnes descend du Centre à la Sous-Préfecture où nous venons de demander audience par téléphone.

La police n'a pas eu le temps de réagir....Il n'y a qu'un seul flic de faction qui, nous apercevant, ferme précipitamment le portail.....Le Sous-Préfet en personne reçoit une délégation dont je fais partie.

Le 13 décembre, nouvel arrêt des décollages au Centre d'Aix en Provence, les salaires de novembre n'ayant toujours pas été payés!

Le 15 décembre, le Sncta, ayant appris que le Rapporteur du projet de loi sur le « service minimum » doit se rendre en visite aux Tours d'Orly, Roissy et Blagnac ainsi qu'au Centre d'Aix, adresse à ses Sections locales concernées un argumentaire à présenter au Député **Gérard Houteer.**

Le 27décembre débute, pour nous, « l'affaire Maurice-Gustave Mamie ».



Ce Contrôleur, ancien du CCR Nord, ancien Trésorier de l'APCA, est incarcéré pour d'obscures raisons depuis le 28 septembre au Mozambique où il se trouve en mission officielle de coopération, avec son épouse et un autre Contrôleur Français, **René Eymar**. Les deux filles de **Maurice-Gustave** ont été laissées à elle-mêmes!

C'est seulement ce 27 que le Sncta reçoit un courrier (*Jacques Fournier*, *Contrôleur Orly*.....!!!!) de demande d'aide de la famille de **Maurice-Gustave**.

Nous intervenons aussitôt auprès de M. Melchior, (que j'ai connu à DNA),

PDG de Sofréavia, l'Organisme de Coopération officiel, de M. **Gilbert Guillaume**, Conseiller au Ministère des Affaires Etrangères que j'ai connu lors de l'émission « Les Dossiers de l'Ecran » en 1980 et auprès de M. **Guy Penne**, que je connais par ailleurs et qui est Conseiller des Affaires Africaines à l'Elysée.



Gilbert Guillaume

Le 28 décembre, dans une enquête commencée la veille, « Le Quotidien de Paris » publie ma déclaration sur la Tour de contrôle de Nice : « La Tour la plus minable d'Europe ». 6



Enguête

LES AEROPORTS SONT-ILS DANGEREUX ?

2/Les escales à haut risque

De nombreux aéroports dans le monde ne disposent toujours pas es équipements jugés indispensables pour assurer la sécurité du trafic. Des contrôleurs aériens soulignent les insuffisances des « petits terrains » en France ...

Un contrôleur aérien : « La tour de Nice est la plus minable d'Europe »

Si la compétence des contrôleurs aériens est parfois « contestée », ces derniers refusent d'endosser cette accusation et expliquent pourquoi. En effet, depuis plu-sieurs années, leur syndicat désavoue le déséquilibre flagrant du budget d'équipement des séroports, au seul profit des centres régionaux. Ainsi, explique Jacques Fournier, du Syndicat national des contrôleurs du trafic sérien, « du fait de l'ouverture à grands frais du centre de Reims, on a mis entre paranthèses l'équipament des aéroports en matière de navigation sérienne, tant au niveau de la modernisation que du simple maintien en état de fonctionnement du matériel déjà existant, c'est-à-dire les tours de contrôle ainsi que les aides aux atterrissages ». D'une façon unanime, la tour de contrôle de Nice est dénoncée comme étant « saus doute la plus minable d'Europe ». Depuis 30 ans qu'elle existe, elle n'est plus adaptée au travail des contrôleurs qui y sont entassés.

Services de nuit

Suivant une vieille conception, elle est pratiquement posée sur le tolt de l'aérogare, et les bâtiments qui n'ont cessé de se construire alentour occultent en partie le visibilité des contrôleurs. « C'est scandaleux, commente Jacques Fournior, que la Chambre de commerca qui est gestionnaire de l'aéroport ait laissé s'ériger ces constructions contre les avertissements des contrôleurs. Evidemment, les Chambres de commerce ne sont pas concernées par les problèmes de sécurité, mais seulement

motivées par les impératifs financiers. Actuellement, au niveau français, Nice, considéré pouruent comme un aéroport national à gros trafic, est l'aéroport le plus difficiles.

Autres sujets de revendication chez les contrôleurs sériens, Indissociables selon eux des problèmes de sécurité : l'importance des services de nuit extrêmement astreignants, pouvant conduire souvent à une balsse de vigilance, le manque de surveillance médicale par rapport aux contrôleurs des centres régionaux, et surtout l'état du matériel dont les pannes sont un peu trop répétitives, Matériel trop vieillot, ou matériel trop sophistiqué, donc trop fragile. Pour une fois, les avis des contrôleurs rejoignent ceux des pilotes.

C. K

LE QUOTIDIEN DE PARIS - Nº 1273 - MERCREDI 28 DECEMBRE 1983

Cela me vaut, dès potron-minet, un appel téléphonique à mon domicile de **Claude Martinand**, le Directeur de Cabinet.

Il faut dire que « Le Quotidien de Paris » de Philippe Tesson, depuis le 10 mai 1981 a viré dans la critique polémique outrancière du nouveau régime.

⁶ Remerciements à Caroline Mari, Journaliste à France 3, qui a bien voulu rechercher à la BNF ces documents que j'avais, curieusement, égarés.

Mais ce n'est pas moi qui ai choisi ce journal. Je n'ai fait que répondre à sa sollicitation, comme je l'ai toujours fait pour tous les organes de presse quelle que soit leur « couleur ».

M. Martinand est très en colère. *Eh bien moi aussi!* Car M. Fiterman, qui vient d'inaugurer la nouvelle aérogare de Nice-Côte d'Azur, n'a pas trouvé le temps de visiter la Tour. M. Martinand, qui l'accompagnait, non plus.

Je rappelle donc ces faits au Directeur, en lui indiquant qu'il est donc fort mal placé pour contester aussi vivement mes propos publics (suite à la parution du Quotidien, j'ai également été interviewé par FR3 Provence et par RMC) puisqu'il n'a pas daigné aller se rendre compte sur place.

Jean-Gabriel Napoli témoignera à plusieurs reprises que ma sortie fracassante a activé sinon déclenché la décision et les études pour la construction d'une nouvelle Tour.

S'agissant des Contrôleurs incarcérés au Mozambique, la Section Socialiste du CCR Sud-Est, sous ma signature, demande l'intervention du Député PS **Jean-Marie Bockel** (devenu en 2007 Ministre de M. Sarkozy....) alors Président de l'Association Parlementaire d'Amitié France-Mozambique. Comme il avait auparavant envoyé paître la famille de **Maurice-Gustave**, notre missive n'était effectivement pas des plus tendres... Eh bien, le camarade **Bockel** se contentera d'exiger de ma part des excuses publiques.... Il les attend toujours! Le Sncta, pour sa part , via « Flash Info », tient informés de la situation les Contrôleurs. (⁷)

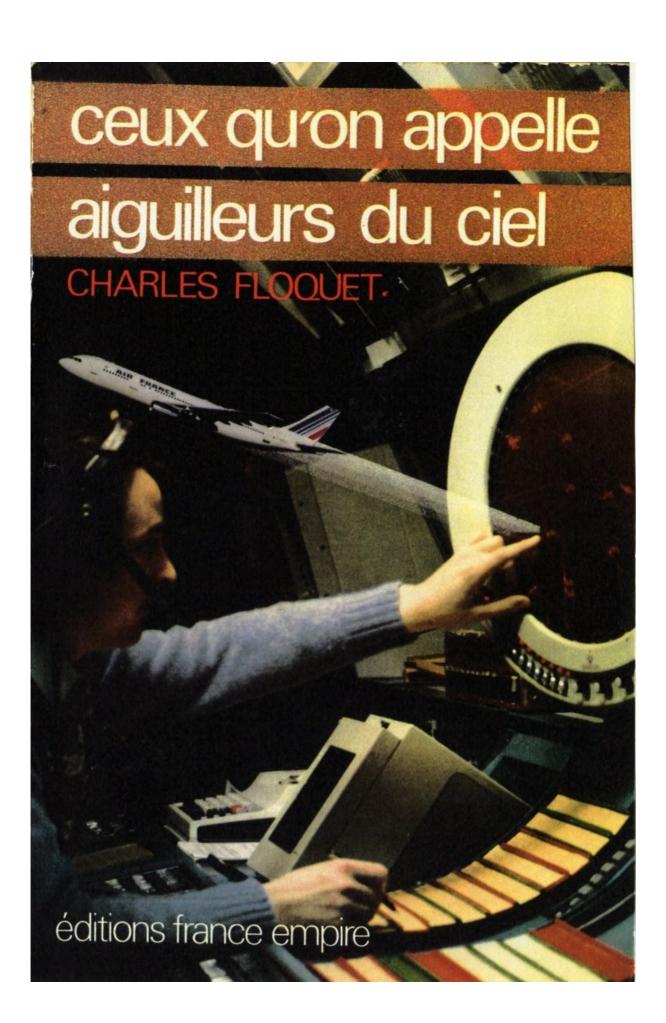
Et l'année se termine sur une note plus gaie : la parution d'un livre très sympathique : « Ceux qu'on appelle les aiguilleurs du ciel » dont l'auteur, Charles Floquet, est un ancien Contrôleur.

⁷ Au cours de ce mois de décembre, je suis à nouveau, par les hasards du tour de service, associé à l'Histoire, avec un grand H.

En effet, je suis à mon poste le jour où l'Empereur déchu, **Bokassa 1**er, venant d'Abidjan où il est en exil depuis quatre ans, tente de venir s'installer dans sa luxueuse villa des Yvelines.

On ne savait pas vraiment si il était réellement à bord mais quand son pilote nous a annoncé qu'il se déroutait sur Genève au lieu d'aller à Paris comme son plan de vol le prévoyait, nous nous sommes méfiés.

Au lieu du simple coup de fil à nos collègues suisses, habituel en pareil cas, j'ai immédiatement rédigé le message télétype réglementaire. Vu l'imbroglio politique provoqué par l'initiative de **Bokassa**, bien nous en a pris. Ouf, les autorités françaises, prises au dépourvu, n'ont pas pu nous prendre en défaut.....



Les médias les appellent « aiguilleurs du ciel ». Leur profession reste méconnue et on ne parle que très rarement d'eux. Ils jouent pourtant un rôle important dans l'évolution du commerce, des échanges, des loisirs et de la sécurité des biens et des personnes.

En 1981, ils ont réglé au-dessus de la France, avec une parfaite minutie, le fantastique ballet aérien exécuté par 1 527 601 avions contrôlés.

Au terme d'une longue carrière de trente-six années passées au service de l'aéronautique, Charles Floquet, l'un d'entre eux, lève le voile sur sa carrière et son métier. Tour à tour radio-télégraphiste, contrôleur d'aérodrome, contrôleur d'approche, contrôleur en route au grand centre de contrôle régional de Paris, il a exercé ses fonctions en Afrique — à Niamey au Niger, à Abidjan en Côte-d'Ivoire, à Dakar au Sénégal — et en France — à Dinard, Marseille et Paris. Il est parmi ceux qui ont vécu les débuts, puis l'évolution du contrôle aérien. Son expérience lui permet donc d'aborder ici, après un bref historique de la navigation aérienne, les diverses phases de la création du contrôle et de tout dire sur son fonctionnement actuel, en route et aux abords des aéroports.

Son exposé intéressera tous les lecteurs touchant les professions de l'aviation, ses collègues contrôleurs, les personnels des administrations de l'aviation civile, de la météorologie, des compagnies aériennes, les pilotes et les équipages de lignes, les pilotes et équipages professionnels, ceux de l'Armée de l'Air, de la Marine Nationale et de l'Armée de Terre, tous les pilotes privés d'avion et, bien entendu, tous les jeunes susceptibles d'envisager une carrière aéronautique, ainsi que le grand public.

Les nombreux documents reproduits dans l'ouvrage permettent de se faire une idée précise sur les méthodes et les moyens ultra-modernes mis à la disposition des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et sur leur influence prépondérante sur l'écoulement, en toute sécurité, du trafic aérien.

ioni, on total contains, and many		64 F	TTC
	ISBN	2 704	8 0327 7
************	****	**	
