

1992

Les 8 et 9 janvier, je me rends à Pau pour représenter le Conseil Régional Sud-Est à la réunion du Conseil Régional Sud-Ouest.

J'aime bien ce genre d'échange. D'abord parce que je suis pleinement impliqué dans les travaux de mon Conseil Régional. Mais c'est aussi pour moi l'occasion de rencontrer de très nombreux et très vieux copains et amis et de faire connaissance avec des militants plus jeunes.

Les 15 et 16 janvier, je suis invité à Bordeaux pour une réunion du Comité National du Sncta. Pour une fois on y discute réellement d'Europe.

Les 23 et 24, je participe au Conseil Régional Sud-Est qui se tient à Lyon-Satolas.

En février, paraît « **Conflits dans l'Air** » N° 56.

C'est le dernier numéro publié sous ma responsabilité.

J'ai donc entièrement assuré, sans relâche, cinquante-six numéros. Pas mal, non ?

Mais j'en ai marre. Je décide, de mon propre chef, et à la date que j'ai choisie, d'arrêter cette tâche bien ardue.

Cet encart en page 10 ne va pas être du goût de tout le monde....



Suite de l'encart

CONTROLEURS TUNISIENS

Le 2 Octobre dernier, l'Association des Contrôleurs Tunisiens dénonçait dans un communiqué le complot du mouvement intégriste "Ennahdha" visant -avec l'aide, semble-t-il, d'un Contrôleur de la Tour de Tunis à abattre en vol l'avion du Président Ben ALI.

Mais le 28 Octobre, Taha EL FATMI, Président de l'Association et son Secrétaire Général, Mohamed Edi TOUIHRI, ont été arrêtés et gardés en détention jusqu'au 12 Novembre. Il s'agissait pour la police de rechercher les relations possibles entre l'Association, ses Responsables légaux et le Contrôleur désigné comme complice du complot. Seize jours de garde à vue pour ce genre d'enquête, c'est déjà peu banal.

Mais pendant ce temps, l'Office des Ports Aériens de Tunisie (une Agence...) réunissait, EN L'ABSENCE DES INTERESSES (!!!) un CONSEIL DE DISCIPLINE (3/11) qui se prononçait pour la REVOCATION de ceux-ci, REVOCATION effectivement prononcée à compter du 5 Novembre pour "absence irrégulière".

Libérés le 12 Novembre, les Responsables de l'Association apprenaient ALORS la décision. Mais tant la police que la justice tunisiennes ont refusé la moindre attestation qui aurait permis aux révoqués et à leur avocat, ne serait-ce qu'après coup, de présenter leur défense.

Par lettre du 7 Janvier 1992, l'Association Tunisienne des Contrôleurs appelait donc une nouvelle fois à l'aide -démarches et finances (voir Cd1'a N°51, 52 et 53)- les Contrôleurs de Suisse, France, Italie, Portugal, Hollande, Espagne, Autriche, Allemagne, Suède, Belgique, Norvège et Angleterre qui avaient déjà participé à la solidarité précédente.

Le COMITE NATIONAL du SNCTA réuni à Bordeaux le 15 Janvier était saisi de cet appel. IL EST RESTE MUET.

Le BUREAU NATIONAL du SNCTA a décidé de NE DONNER AUCUNE SUITE à la demande des Tunisiens, ni au titre des démarches, ni au titre financier.

En privé, certains Secrétaires Nationaux estiment que "les nouveaux révoqués l'ont certainement été à tort". Mais le BUREAU NATIONAL du SNCTA refuse d'agir "par crainte d'être impliqué dans des actions politiques".

Je vais recevoir une lettre courroucée d'un Secrétaire National avant même la parution du numéro.

Le Bureau National publiera une "mise au point".... deux mois plus tard.

Cela m'indiffère plutôt d'autant que ces deux textes n'apportent aucun démenti aux deux derniers paragraphes qui défrisent ces messieurs et que j'ai le soutien (jamais démenti) du Directeur de la Publication qui d'ailleurs n'acceptera pas de le rester après mon départ !

Mais surtout, je termine en beauté :

conflits dans l'air

journal du 

15 F. N°56 FEVRIER 1992* B.P. n°15 - 13601 AIX EN PROVENCE Cedex 1 * Directeur : Joël RAYMOND

Jean-Marie LEFRANC prend sa retraite.

UN ENTRETIEN AVEC LE FONDATEUR DU SNCTA



Jean-Marie LEFRANC au Vè Congrès du SNCTA.
Aix en Provence - 5 Avril 1972

de mettre en lumière un réel transfert de responsabilité du Commandant de bord vers le Contrôleur : la responsabilité de l'anti-collision.

Voilà pour l'environnement psychologique du Contrôleur.

Voyons le cadre administratif.

Le classement hiérarchique des corps datait de 1947, époque à laquelle le législateur avait raisonné essentiellement sur deux critères :

- l'exercice de l'autorité de l'Etat sur l'espace aérien, considéré comme partie intégrante du territoire, impliquait directement une gestion par des fonctionnaires.
- le Statut Général définissait les catégories en fonction des niveaux de responsabilité et de recrutement.

La photographie des responsabilités exercées en 47 conduisit à un classement en catégorie B d'exécution, quasi mécaniquement puisque le Contrôleur intervenait pour fournir des renseignements et non pas dans le processus d'évitement des collisions.

En 1960 apparaissaient donc déjà des contradictions entre un type d'organisation censé être adapté au service à rendre et un type de fonctionnement situé en marge de l'organisation.

L'espace d'autonomie et de liberté concédé au Contrôleur était théoriquement réduit : on lui interdisait toute participation décisive à la conception et à l'organisation du cadre de ses activités ; et pratiquement vaste par l'effet de l'inadaptation d'une réglementation vague et obsolète et par l'incapacité, pour la hiérarchie, de comprendre et de répondre aux besoins exprimés (couverture radio/radar, quantité de personnel, etc...).

L'innovation rendue indispensable par l'évolution rapide du trafic s'effectuait sur le tas.

Une autogestion ignorée et emprisonnée en quelque sorte.

On comprend donc qu'il s'agissait d'un "bouillon de culture" qui avait déjà donné naissance à des conflits retentissants. 55 jours de grève en 1955, naissance des primes

(Lire la suite p.3)

Cette longue interview de Jean-Marie Lefranc (six pleines pages) a été réalisée par Hervé Briand et moi-même.

Le « **Groupe des Dix Provence** » se réunit à Brignoles (Var) le **26 mars**. C'est le Snui qui organisé cette réunion. Le Spelc, la Fat, la Fgsoa et le Suprce sont là.

Le gros morceau de la journée est consacré à la préparation des élections prud'homales (*fixées au 9 décembre de cette année*) puisque le « **Groupe des Dix National** » a décidé d'y présenter des candidats partout où cela sera possible.

Nous avons donc invité Jean-Michel Delpuech, Secrétaire Général de la FMC mais surtout Animateur national de la campagne du Groupe.

Grâce à lui nous pouvons lancer notre propre machine électorale dans la Région. C'est évidemment un domaine auquel – et pour cause - je ne connais pas grand chose. Il m'a donc fallu m'informer et me documenter. Ce que j'ai entrepris avec grand intérêt. Cela me changeait du Statut Général des Fonctionnaires.

XX

MAASTRICHT

Non seulement l'**Usem** (Union Syndicale Maastricht) vient de rejoindre officiellement l'**Atceuc** mais c'est elle qui organise la réunion.



Mon voyage va être un peu mouvementé.

Je suis de service la nuit du **samedi 2 au dimanche 3 mai** et je dois absolument prendre le premier avion du matin pour Paris.

Fort de mon expérience malheureuse de décembre 1990, je contacte par radio le Commandant de bord du dernier avion d'Air Inter Orly-Marseille pour lui demander s'il accepte de m'accueillir à bord le lendemain matin.

Bien m'en a pris !

Car le dimanche matin, c'est ma "*copine*" qui est Chef d'Escale à Marignane.... Évidemment, elle me met sur la touche...

Mais au dernier moment, je vois arriver le Commandant au comptoir d'enregistrement où il me réclame.

Je ne vous dis pas les regards échangés entre cette "brave" dame et moi lorsque je suis passé devant elle aux cotés du Commandant !

J'ai donc pu ensuite attraper à Paris mon train pour Reims où j'ai passé la nuit.

De fort bon matin le 4, **Lionel Ferré** (dit **Léo**...), Secrétaire National, est venu me chercher et nous avons pris la route pour Maastricht.

Où nous avons retrouvé l'**Usem** bien sûr, le **Sincta**, **Impact**, la **Licta** et le Représentant de **SSKL** (Yougoslavie).

Et un nouvel Observateur nous attend : **IPMS Atco's Branch**, le Syndicat des Contrôleurs Anglais. Ils sont deux, **Barry Gibbs** et **Joe Magee**.

C'est avec joie que nous nous retrouvons **Barry** et moi alors que nous nous étions connus (puis perdus de vue) à la Conférence extraordinaire de l'Ifatca en 1981 à Amsterdam consacrée à la grève du Patco . Le monde est petit....

La situation compliquée en Yougoslavie entre la Serbie, la Croatie, la Slovénie et la Bosnie nous est longuement exposée par **Dejan Jelic**.

Les autres Membres ont une foule de questions au **Sncta** sur le "service minimum" en cas de grève des Contrôleurs en France.

Nous faisons également une présentation du Plan gouvernemental d'Harmonisation entre la France, l'Espagne et le Portugal.

Compte-tenu que l'Algérie et le Maroc viennent d'être "annexés" à ce Plan, le **Sncta** et le **Sincta** sont mandatés pour prendre contact, au nom de l'**Atceuc**, avec les Contrôleurs de ces deux Pays.

Enfin, **Léo** et moi relançons le débat sur les problèmes de "mixité" civil-militaire.

Ipms se montre très intéressée par le sujet.



*David Mc Neil, Wil Cooper (Usem)
Antonio Lança (Sincta) Lionel Ferré (Sncta)*



*Brian Joyce (Impact), Dejan Jelic (SSKL)
Mario Tambelli (Licta)*



Barry Gibbs , Joe Magee (Ipms)

Il fait très chaud. Nous décidons de commander des boissons au bar de l'hôtel où nous nous trouvons en réunion.

Et vlan ! La jeune serveuse renverse son plateau plein sur.....moi !!!

Je reçois une véritable douche debière.

Mais je reste imperturbable. Ce qui, me dira-t-on plus tard, a fort impressionné les Anglais qui ne pensaient pas qu'un Français puisse garder son...*self-control*....

J'ai été consoler la jeune fille en pleurs à la cuisine et été réclamer à sa patronne qu'elle ne soit pas licenciée pour cet incident. Elle finira par me promettre de revenir sur sa décision.

Comme j'étais hébergé par mon ami **Patrick**, c'est Madame **Petitfils** qui, le soir, a nettoyé tous mes vêtements.



La Délégation Impact



Patrick Petitfils, David McNeil, Wil Cooper



Barry Gibbs, Joe Magee

Nous profitons d'être tous ensemble pour envoyer un télégramme aux Directeurs de la Navigation Aérienne d'Europe qui sont en réunion le même jour à ...Aix en Provence.



Le XVII^e Congrès du Snecta se tient à Seignosse (Landes) du [18 au 24 mai](#).

Bien entendu, avec **Alain Cagnat** et **Yannick Le Rhun**, qui nous a rejoint en juillet de l'an passé, je participe à la présentation du Rapport du « **Groupe Retraite** ».

S'agissant des questions européennes, le Rapport du « **Groupe Europe** » n'a pas été publié. Le Bureau National n'y consacre que huit lignes, d'aspect fort général, dans son propre Rapport d'activité. Aucune motion n'a été déposée sur le sujet. La Résolution Générale finale ne cite l'Europe qu'entre parenthèses.... Ce n'est guère encourageant....

Certes, comme à tous les Congrès depuis que je ne suis plus Secrétaire National, je fais la fête tous les soirs avec mes ami(e)s. J'arrive en retard aux séances de nuit quand je ne les "sèche" pas carrément.

La teneur des débats, pourtant vivement dénoncée par **Yannick Le Rhun** et **Laurent Conseil** au Congrès précédent, malheureusement, perdure. Cela commence à sérieusement me lasser. La façon dont est mené le Syndicat par les Secrétaires Nationaux commence même à m'insupporter.

Tout cela additionné, je décide de ne pas me représenter à l'élection pour le Comité National.



Le **3 juin**, les militants locaux du **Snui** (Syndicat des Impôts) m'ont demandé de venir les voir à **Nice**.

Je passe la journée avec eux. Il fait un temps splendide. Ils nous ont réservé une bonne table en bord de mer. Ils ont des problèmes et ils m'ont fait l'amitié de penser que je pouvais les conseiller utilement. Je m'efforce donc, avec mon expérience, de répondre à leur attente.

Le **24 juin**, je retrouve à Toulon tous les Syndicats du « **Groupe des Dix Provence** » concernés par les élections prud'homales à venir. Nous continuons de préparer activement cette échéance.

Pour la première fois depuis fort longtemps, je vais passer un été exempt de toute activité syndicale !

Elles ne reprennent que le **24 septembre** avec une réunion du « **Groupe des Dix Provence** » au Cannet des Maures organisée par le Suprce, le Syndicat des Caisses d'Épargne. Fmc, Fat, Spelc, Fgsoa, Fadn sont présents.

Nous travaillons à nouveau sur les élections prud'homales. Il en ressort que nous serons en mesure de présenter une liste à Draguignan, à Avignon et à Marseille. Et peut-être même à Carpentras.

Le **25 septembre**, nouvelle conférence téléphonique du « **Groupe Europe** ». Nous préparons, bien entendu, la réunion à venir de l'**Atceuc**. Mais nous nous lançons également dans un travail d'envergure, la révision du Questionnaire et des Conclusions de la Conférence spéciale de l'OIT (Organisation Internationale du travail) sur les Contrôleurs du trafic aérien en 1979. Il s'agit de vérifier si les réponses de la France, à l'époque, sont toujours pertinentes.

Un autre dossier de taille commence à nous préoccuper, "EATMS" pour European Air Traffic Management System.

D'autre part, nous faisons le point sur nos informations à propos des "Plans d'Harmonisation" en cours.



Retour à LISBONNE

Nous retrouvons donc, **Lionel Ferré** et moi, les **10 et 11 octobre**, au Portugal, nos amis de l'**Usem**, la **Licta**, l'**Ipms**, le **Sincta** et l'**Usca**.

Nous avons reçu une lettre de la Présidente de la Commission Transports du Parlement Européen qui sollicite notre avis sur différents sujets. Nous préparons donc ceux-ci.

Les relations avec l'**IFATCA**, visiblement, se détériorent. Cette Fédération voit de plus en plus d'un mauvais œil notre existence et nos démarches.

Ipms nous informe que des militants du tout nouveau Syndicat Indépendant des Contrôleurs de Russie ont été incarcérés (*décidément cela devient la mode !*) suite à un appel à une journée de grève en août dernier.

L'**Atceuc** envoie aussitôt un message de protestation au Président **Boris Eltsine**.

Enfin, nous préparons activement le prochain **Forum ITF** que cette Organisation va organiser à Genève en janvier prochain.

Par ailleurs, le **Sincta** informe l'**Atceuc** que compte-tenu des événements en Algérie (assassinat du Président, attentat à l'aéroport d'Alger) il a jugé utile de différer ses démarches auprès du Syndicat des Contrôleurs Algériens à propos du Plan d'Harmonisation.

Le **Sincta**, pour sa part, a pu, comme prévu, prendre contact avec les Contrôleurs Marocains qui ne savaient strictement rien de ce Plan.....

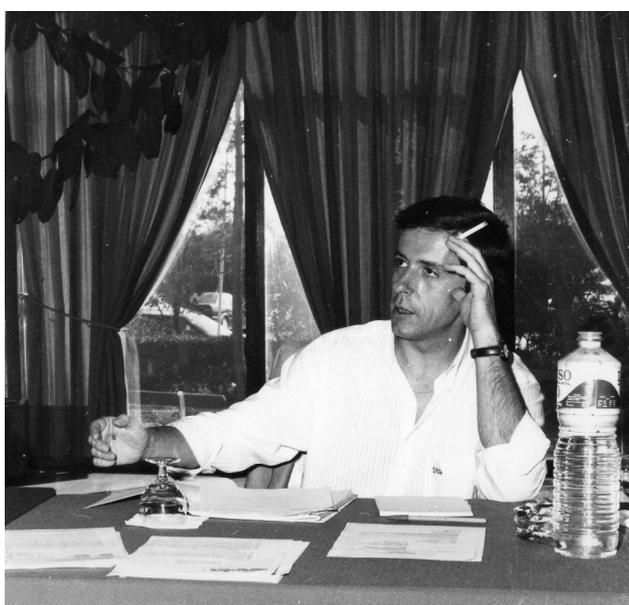
Et le charme italien nous a rejoint puisque **Mario** n'est pas venu seul cette fois !



Beatrice(Contrôleur à la Tour de Rome) et Mario



Ce qui n'a pas l'air de déplaire à Patrick....



Lança (Sincta) , Secrétaire Atceuc



Fernando (Usca) et Beatrice (Licta)



*Lionel Ferré avec Barry Gibbs
sous l'œil attentif de Joe Magee*



Le 10 novembre, je monte à Paris pour une nouvelle réunion du « **Groupe des Dix** », plus précisément sa Commission "Fonctionnement et structuration du Groupe".

Je retourne à Paris le 26 car je suis invité au Bureau National pour discuter Europe et **Atceuc**.

Mais comme je suis du genre têtu, je profite de ma présence pour relancer le sujet du Patco et celui des Contrôleurs Tunisiens !

Pour le Patco, j'ai préparé une lettre à adresser à **Bill Clinton** lors de sa prise de fonction en janvier à venir comme nouveau Président des États-Unis. Mon projet est adopté sans difficulté. En revanche, j'échoue à obtenir un nouveau versement financier.....

Sur la situation des Tunisiens, le Snecta a été informé par l'**Ifatca**, via **Skycontrol**, de la présence sur le sol français d'un ancien Contrôleur Tunisien incarcéré (pour "*possession de tracts subversifs*") et qui a réussi à fuir son pays par l'Algérie après sa libération de prison. Il a obtenu un titre de séjour mais est sans travail.

Il appelle donc à l'aide la communauté des Contrôleurs. Il s'agit d'**Allala Jamaï** qui a été Contrôleur de 1977 à 1990 au CCR de Tunis et successivement Trésorier et Secrétaire Général de l'Association Tunisienne des Contrôleurs de la Circulation Aérienne. Il avait également été membre fondateur d'un éphémère Syndicat de Contrôleurs... Ceci expliquant sans doute cela.....

Il est accompagné de sa femme et de ses trois enfants.

Il a pu entrer légalement en France car il a obtenu à Alger, du HCR de l'ONU, le statut de Réfugié qui lui a été confirmé le 3 novembre par l'Office Français de Protection des Réfugiés et Apatrides.

Le Bureau National me mandate pour m'occuper de cette affaire (¹) .

Mais j'avais donc été invité à cette réunion du Bureau National pour parler Europe.

Le débat commence par la démission de **Lionel Ferré** de son poste de Délégué National à l'Europe !

Il y a mieux comme entrée en matière. Mais je ne peux que soutenir les raisons qu'il invoque : le manque d'intérêt du Syndicat pour les questions européennes.

¹ Dès le 7 décembre, je suis en mesure de faire un premier Rapport au Bureau National sur mes contacts avec **Allala Jamaï**, -qui a été assez difficile à retrouver (il avait changé d'adresse et avait gardé, avec ses amis qui l'hébergeaient, des réflexes de grande méfiance...) - et de l'aide que j'ai commencé à lui apporter.

Les démarches qu'il entreprendra, sur mes conseils, auprès de l'Union des Chambres de Commerce et Gestionnaires d'Aéroports ainsi qu'auprès de l'Enac n'aboutiront pas.

Ce n'est qu'en 1994 qu'il obtiendra un stage de formation d'Agent de Comptoir en Agence de voyage. Nous aurons de ses nouvelles jusqu'en 2002 . Depuis, il ne nous a plus jamais fait signe.

Trois réunions approchent.

-La réunion de coordination tri-partite **Usca – Sincta – Sncta** sur le Plan d'Harmonisation concernant les trois Pays.

-Le Forum **ITF** à Genève.

-La réunion **Atceuc** à venir.

Nous préparons ensemble, très sérieusement cette fois, ces trois échéances. Et le Bureau National me confie la tâche de représenter le Sncta à ces trois évènements.

BARCELONE, le 11 décembre.

Gage d'amélioration des relations avec l'Association Française des Contrôleurs (APCA), je suis accompagné par **Christian Coulombe** comme Observateur.

Skycontrol, qui avait demandé à être associé à cette coordination interne, est Représentée par **Michel Gemelin**.

Le **Sincta** est représenté par deux de ses militants. Eux aussi sont accompagnés d'un Observateur de leur Association nationale (APCTA).

Les Espagnols sont cinq !

Nous concluons nos débats par une déclaration commune à l'adresse des différentes autorités nationales chargées de l'application de ce Plan.



Statement about the Regional Harmonization Plan

Usac (Spain), Sincta (Portugal), Skycontrol (Switzerland) and Sncta (France)

Held a meeting on December 11, 1992 in Castelldefels-Barcelona. The following Associations were invited and attended the meeting as Observers: Apca (France), Apcta (Portugal).

As the ATCEUC Group is concerned about Regional Harmonisation Plans in their respective countries, the forementioned Unions decided to issue the following Statement.

Nous y dénoncerons les atermoiements de certains Etats, principalement le Portugal.

Nous y dénoncerons également les lacunes de l'information reçue par les Syndicats concernés, chacun ne recevant pas les mêmes documents (!), certains termes de ceux-ci étant même contradictoires (!!!).

Enfin, les Syndicats signataires réclament d'être officiellement associés à la mise en place du Plan.



« **Conflits dans l'Air** » N° 57 paraît en effet fin décembre.



On ne peut pas dire que le changement de formule soit vraiment attrayant.... Il me semble que "mes" page de UNE avaient plus degueule. Ils s'y sont mis à deux (seulement !) et se sont décarcassés pendant dix mois pour me remplacer. C'est d'autant plus rigolo pour moi que certains m'avaient tant reprocher de faire tout seul tout le journal....

Mais bon, comme je ne suis pas chien, j'ai accepté sans état d'âme de fournir à cette nouvelle équipe des articles sur...l'Atceuc.



Ce genre de couverture grisaille se poursuivra sur neuf numéros, jusqu'au N° 64 en octobre 1996. Après une première interruption de dix-sept mois apparaîtra le dernier numéro de « **Conflits dans l'Air** » (N°65) avec une belle couverture couleur.

En 2003 les "**Flash-Info**" traditionnels deviendront un *magazine* sur papier glacé (!) pour disparaître définitivement avec le N°422 en juin 2005.

En juillet 2005 « **Conflits dans l'Air** » renaîtra pour douze numéros bizarrement numérotés de R1 à R12...

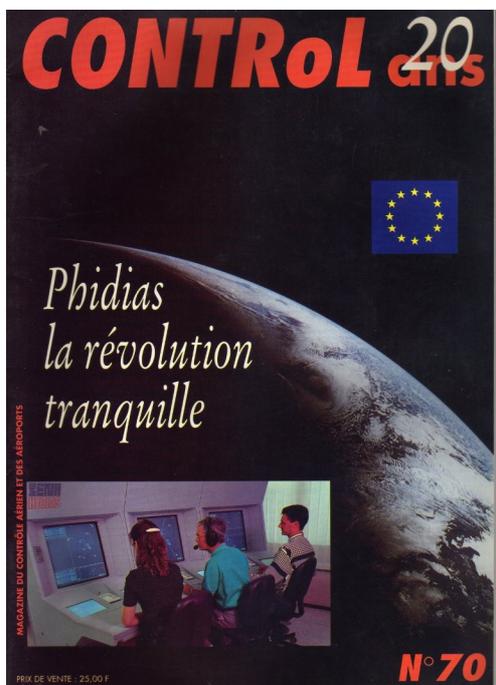
Apparaîtra également, en mars 2005, une nouvelle *revue*, intitulée "**Aiguilleur du ciel**" pour neuf numéros, jusqu'en mars 2008 ;

Depuis cette date le Sncta n'a plus de communication interne et externe que sur internet.

Et puis en septembre,

« Control » a fêté ses 20 ans

Et comme par magie, c'est à l'occasion de son N° 70.



Daniel Gorin, le premier Directeur du journal, retrace les objectifs et les contraintes qui ont été celles de la création du journal en 1972 et les efforts de toute l'équipe au cours de ces vingt années.

20 ans déjà !

ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

LA JOURNAL DES CONTRÔLEURS PARTICULIERS

CONTROL

CONTROL a vingt ans. Dans une société qui connaît une certaine instabilité, la persistance de ce magazine est à la fois étonnante et rassurante. C'est aussi la preuve que son existence repose bien sur un besoin. Daniel Gorin, premier Directeur de la Publication, rappelle les prémices de la création de CONTROL.

Daniel Gorin

CONTROL n° 021 associa une année d'efforts pour donner un second souffle à l'APCA victime de l'impact des luttes syndicales qui avaient mobilisé les énergies depuis 1964.

Mais, cette activité syndicale avait permis de mesurer les inconvénients d'une opinion publique mal informée, voire désinformée, sur la réalité des difficultés rencontrées par la profession. Tirés de leur état de grâce, les contrôleurs confrontés à une progression du trafic supérieure à dix pour cent, avec des moyens limités, s'avisèrent d'autre choix que celui d'amplifier des mesures de régulation établies sur une base empirique.

Ces actions masquaient donc les carences d'un système qui entravait le transport aérien vers d'invitables impasses (CONTROL N° 1, Juillet 1972). Conscients de ce silence, les responsables syndicaux décidèrent dès 1971 de relancer une organisation moins impliquée dans la défense des intérêts matériels des contrôleurs et donc plus crédible au plan technique vis-à-vis des partenaires de l'aéronautique.

Dès lors, certains colloques organisés par l'APCA avaient démontré l'intérêt des contacts directs avec les entreprises du transport aérien et de l'industrie. Toutefois, l'entail des participants à de telles réunions était insuffisant pour permettre à la profession de s'affirmer comme partenaire incontournable et à même de recueillir une information orientée contre elle et parfois malveillante.

L'idée d'un magazine à diffusion assez large que possible s'imposa donc rapidement.

Rentait la réalisation. Les sujets d'actualité ne manquaient pas en ce début d'année 1972. La création de la COKTA en Décembre 1971 soulevait bien des questions. Cependant, le Centre Régional de la navigation Aérienne Nord, à Aulnay-Montauville au sud d'Orly, était en rénovation, le CANA de Reims en construction, l'Aéroport de Suresnes en chantier...

Le très dense colloque organisé à l'occasion de la 14th Assemblée Générale de l'APCA en février 72 fournit une matière abondante qu'il convenait cependant de mettre en page. Pas facile, et nous devons un grand merci à Jean-

Marie Chatelet et Jacques Bocard qui en furent les véritables artisans, compagnons d'un empreinte à la portée de nos finances. Pas facile non plus de faire comprendre à tous la place laissée aux représentants de l'Administration dans nos colonnes.

Pas évident pour tous le monde l'absence de "et" à CONTROL. Pourquoi s'approprier un terme anglais ? Il s'agit aussi d'imposer l'idée que les contrôleurs sont des décideurs aussi bien que serviteurs de la sécurité.

Difficile le financement...

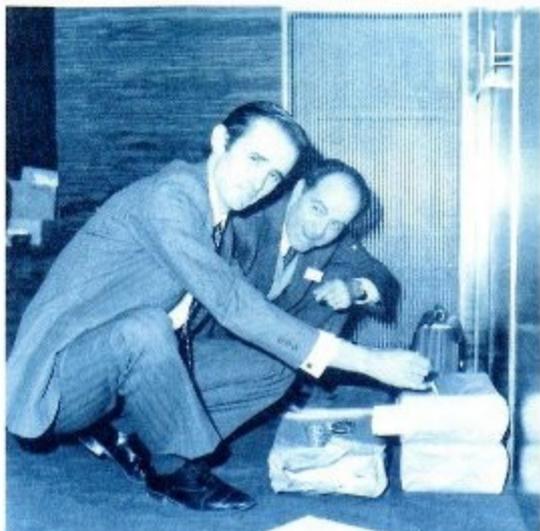
Heureusement, et malgré certaines oppositions, la ténacité des équipes qui se sont vouées à la rédaction a permis à CONTROL de tenir et de s'améliorer. Gérard L'Hévéder, Jacques Fournier ont, chacun à leur manière, maintenu l'esprit dans lequel le magazine fut créé : au service de la profession, et par là-même, au service de la sécurité et de l'efficacité du Transport Aérien.

Les "Bordelais" ont repris le flambeau depuis quelques temps déjà et, ne leissons pas, ils font merveille.

Daniel Gorin fut Président de l'APCA et premier Directeur de la Publication de CONTROL. Il est toujours un des collaborateurs du journal comme correspondant pour la région Bretagne.

anniversaire 6 control

Pour ma part, ancien Rédacteur en Chef, j'ai été sollicité par le Directeur, Jean-Pierre Bernard, pour retracer cette ... " épopée " :



Jean-Marie Chatelain & Jacques Bocard

Le pari fou

Il n'est pas d'usage que la presse se retourne sur son passé par l'intermédiaire de ses anciens responsables, mais CONTROL ressemble-t-il à la presse habituelle... ? N'est-ce pas justement son atypisme qui en fait tout son charme depuis vingt ans ?

Jacques FOURNIER
(Rédacteur en Chef du N° 20 au N° 54).

Fin 1971, un homme, Daniel GORIN, avait l'idée folle (il en eût bien d'autres qui se révélèrent, pour la plupart, toutes aussi prémonitoires) de lancer un journal. Stupéfaction de son entourage...

Et pourtant ! Combien peut-il exister encore aujourd'hui d'exemplaires du "numéro 0"... tiré sur stencils électroniques à la ronéo ? Il commençait ainsi : "L'APCA éditera un journal dès le début de 1972. Il est en effet apparu que la profession se devait d'avoir un moyen d'expression adapté à l'importance prise par sa mission."

Ne soyons pas trop orgueilleux, mais ne s'agissait-il pas, de fait, d'une sorte de Charte de la Rédaction ?

L'expérience aidant, le numéro fièrement numéroté "001" indiquait : "CONTROL est un moyen d'information et d'échange d'idées relatives au contrôle de la circulation aérienne et à son environnement". Et le pari fou, la gageure, le défi sont relevés depuis... 70 numéros.

Et qui ne se souvient pas, parmi l'équipe restreinte des pionniers, de leur émotion en distribuant ce numéro "001" dès le 22 février 1972.

La "Rédaction" n'apparaît qu'en page une du numéro 2. Puis elle s'agrandit au numéro 7 pour s'étoffer, enfin, au numéro 9.

Impossible aujourd'hui de quantifier le nombre d'heures passées pour l'aventure toujours recommencée de chaque numéro, avec vingt ans plus tard la même émotion à la parution du "produit fini". Au gré des circonstances, des opportunités, que de collaborateurs épisodiques, parfois éphémères et même anonymes pour réussir, avec certes des fortunes diverses, à faire entendre la voix des Contrôleurs.

Et on ne peut pas dire que les fanatiques de l'entreprise aient été beaucoup encouragés. Quelques coups bas ou simplement l'incompréhension, l'incrédulité ou la frousse ont émaillé la vie mouvementée de CONTROL qui a même eu droit (consécration ?) à un procès en diffamation dont il s'est tiré la tête haute.

Extrêmement jalouse de son indépendance, la Rédaction a dû bien des fois justifier ses choix.

Certes, ceux-ci n'étaient que des compromis entre une vie sociale des Contrôleurs très agitée et une période d'évolutions technologiques majeures. Il ne fallait être ni un porte-parole des Syndicats ni un recueil de fiches techniques des matériels introduits dans les Salles et Tours de contrôle. Mais rien non plus ne devait être passé sous silence.

Des sujets qui aujourd'hui font encore l'actualité de la navigation aérienne étaient abordés dès ce N° "001" : la formation des Contrôleurs, la régulation du trafic aérien par exemple. Vous avez dit prémonitoire ?

Puis vint la grande crise de 1973, une grève de 28 jours, accompagnée de la tragédie de Nantes. Il a fallu prendre position sur ces événements avec fermeté tout en se gardant de la partialité qu'auraient pu éprouver des "Contrôleurs-Rédacteurs". La fermeté, CONTROL l'exprimait aussitôt dans son N° 6 paru en mai 1973. L'impartialité, CONTROL la démontrait avec le recul, dans son N° 12, plus de deux ans après, avec son fameux : "CLÉMENT MAROT, plus jamais ça".

Dans un tel contexte, il fallait maintenir le cap et prouver que la combativité sociale des Contrôleurs n'obérait en rien leur professionnalisme. Dès décembre 1973, CONTROL, à peu près le seul de la presse aéronautique, donnait quelque retentissement au "Plan de Circulation Aérienne" proposé par l'APCA.

Au-delà des revendications, apanage des Syndicats, CONTROL se devait de prendre en charge les aspirations des Contrôleurs, leur volonté de faire connaître – et reconnaître – leur différence. Alors seront mis au point, dès mars 1974, les dossiers sur la responsabilité juridique des “Aiguilleurs du ciel” ou bien les aspects médicaux de ces “Professionnels de l’an 2000”.

Une fois retombée la tension avec les autorités militaires, consécutives à la collision de Nantes, CONTROL estimait possible d’aborder, en octobre 1974, le difficile sujet du partage de l’espace aérien entre les armées et le trafic civil. N’en parle-t-on pas encore régulièrement aujourd’hui ?

Pour ne pas être simplement un vecteur luxueux de diffusion de positions prises par d’autres (en général l’APCA elle-même), CONTROL se devait également de prendre des initiatives dignes du média qu’il est. A l’automne 1975, il organise une “Table ronde des femmes de l’Aviation”, avec une Pilote, une Hôtesse et des Contrôleurs féminins. Ce n’est que bien plus tard que la “grande” presse consacrera des kilomètres de colonnes à la place des femmes dans le monde du travail...

En 1976, c’est l’hystérie générale avec la mise en ligne de Concorde sur les USA. CONTROL avait auparavant largement évoqué les considérations techniques du contrôle des vols supersoniques. Mais cette hystérie n’était que politique et commerciale. CONTROL intervient dans le “débat” en le traitant à sa façon : Il donne la parole aux Contrôleurs américains (N° 16) et... répond à leurs craintes dans le numéro suivant. Qui conteste aujourd’hui les vols quotidiens de Concorde ?

Mais CONTROL qui choisit (oh l’horreur) un titre anglosaxon... s’ouvre aussi sur l’étranger, car s’il est bien un métier international c’est celui de Contrôleur. Dès le N° 4 sont publiés des reportages sur la Tour de Chicago ou le Centre de Contrôle de Londres. Mais décidément ces Anglo-saxons sont sans pitié. La fièvre du Concorde à peine retombée, éclate la guerre du bilinguisme dans les communications radio entre Pilotes et Contrôleurs. Le bilinguisme doit-il être rejeté là où on cherche à l’introduire, doit-il être interdit là où il est pratiqué... depuis trente ans !



CONTROL en fera la Une de son N° 18 : “Le bilinguisme en question” et fidèle à lui-même publiera les thèses en présence. En fait, cette affaire n’existe réellement qu’au Canada. CONTROL mène alors l’enquête au Québec même dès le numéro suivant. Au printemps 78 il publie un numéro quasi spécial sur cette question. Et aujourd’hui, qui conteste réellement le bilinguisme dans les services de contrôle ?

Autre numéro spécial, celui consacré au contrôle du trafic aérien aux États-Unis. Malheureusement, un an plus tard, c’est la grande grève des Contrôleurs américains, suivie de leur révocation massive (11500 sont remerciés). Alors toutes les bonnes idées ramenées de là-bas restent lettres mortes puisque onze ans après le contrôle US n’en est pas encore relevé. Mais évidemment, et arguments à l’appui, CONTROL ne pouvait que prendre fait et cause pour les Contrôleurs de PATCO, objets de hargne dans le monde aéronautique international et de haine aux États-Unis même.

Dès l’origine, CONTROL avait décidé d’examiner aussi l’environnement du contrôle de la circulation aérienne. Alors les risques aviaires, l’aviation générale, les OVNI, les dirigeables, les ULM... autant de sujets traités, de dossiers ouverts, de témoignages recueillis. Il y eut aussi les mises en garde auprès des Cibistes qui perturbaient, parfois à leur insu, les communications aéronautiques. Il fallut aussi motiver les pouvoirs publics lorsque l’éclosion formidable des radios locales provoqua nombre de brouillages, principalement

sur les fréquences des moyens de radio-navigation.

Le bruit des avions ne gênait pas particulièrement les Contrôleurs. Mais les procédures anti-bruit, ils sont chargés de les faire respecter. Alors CONTROL, sans tapage, est intervenu. Mais il est une grande cause qui a mobilisé le journal : la piraterie aérienne. Il s’est agité de ne pas laisser ce fléau sombrer dans l’indifférence ou le fatalisme de l’opinion. Il a fallu obtenir aussi des autorités qu’elles réagissent intelligemment pour que soit préservée, autant que faire se peut dans de telles circonstances, la sécurité aérienne. Peut-être CONTROL a-t-il eu quelque influence sur ce dernier point...

Que dire de la volonté farouche de journalistes-amateurs de couvrir l’actualité. Mais comment faire lorsqu’on prépare un... trimestriel à la périodicité un peu erratique... ? Peut-être avoir quelques intuitions... N’était-ce pas le cas avec le TCAS, le système embarqué d’anti-collision des avions ? Le 1^{er} février 1985, un reporter CONTROL s’envole à bord d’un Boeing 727 d’Air France qui commençait des expérimentations en vol (N° 48). Ce n’est que depuis quelques mois que la presse aéronautique internationale débat docement des avantages et inconvénients du système...

Et s’il est un sujet d’actualité, en aéronautique comme dans la société en général, c’est l’EUROPE. On en trouve trace dans les colonnes de CONTROL dès son N° 10 en... juin 1974 ! La Rédaction enquêtait sur EUROCONTROL dès juillet 1975. Et qui titrait : “Harmonisation du contrôle du trafic aérien en Europe : pari perdu !” ? CONTROL bien sûr, à l’été 79, après une Audition publique du Parlement Européen tenue en plein Paris !

En matière de pari, CONTROL gagne le sien. Et aujourd’hui vos colonnes préférées sont à nouveau remplies par cette Europe de l’Aviation Civile si difficile à construire.

Mais la période est de nouveau à l’innovation technique majeure, An 2000 oblige. Alors CONTROL regorge de nouveau d’informations et de reportages les plus divers.

Mais le vrai pari de CONTROL, le plus fou, c’est d’exister depuis vingt ans avec la seule foi, et parfois le talent, de BÉNÉVOLES. ■