

1973

***Une année charnière pour la
navigation aérienne***

**Grève des Contrôleurs aériens
Une gestion dure
Plan Clément Marot
Collision aérienne**

Jean-Robert Bauchet (16 Novembre 2023)

**Document établi en collaboration avec Philippe Jaquard.
Avec la mise à disposition par Jean-Gab Napoli de ses archives,
Et le témoignage d'Officiers Contrôleurs de la Circulation Aérienne
*Dont certains furent durement sanctionnés.***

***Les dessins sont de
Bernard Vuillemot (†), Noël Calzaroni (†), Jean-Gab Napoli.***

Tous mes remerciements à,

Philippe Domogala, Henri Edon, Pierre Lauroua

Michel Le Merrer, Yves Lothou, Jean-Gab Napoli

Philippe Passemard, Michel Polacco, Philippe Renault, Philippe Vuillermet

Yves Meusberger

L'Amicale Aixoise

La Commune de La Planche

Une pensée pour

Les familles des Victimes

Les contrôleurs (civils ou militaires)

Les Habitants de la Commune de La Planche et des environs marqués par l'événement

Préface

Mars 2023 : Lors d'une cérémonie de recueillement, en présence de l'Ambassadeur d'Espagne à Paris et des descendants des victimes, la commune de La Planche (à proximité de Nantes) marque le cinquantenaire de la collision aérienne qui s'est produite à la verticale de son territoire et qui a fait 68 morts.

Les médias régionaux ont largement relayé cet hommage (cf. annexe).

Les habitants de la commune ont vécu un véritable traumatisme et prennent de nombreuses initiatives pour entretenir la mémoire de cet événement exceptionnel et douloureux.

Aucun commentaire dans le monde de l'aviation, pour rappeler cette tragédie, tant ses circonstances sont particulières.

Cette note tente de donner quelques éléments d'appréciation sur l'environnement social, en s'efforçant d'être factuelle.

Cette collision s'est produite alors que le Plan Clément Marot venait d'être mis en place à la suite d'une décision du gouvernement, face à une grève des « aiguilleurs du ciel ». Ce plan confiait aux autorités militaires la fourniture des services du contrôle aérien aux avions civils (la Circulation Aérienne Générale), à partir de leurs centres de contrôle.

Si cette collision reste dans les mémoires, et doit le rester, son environnement a certainement marqué l'histoire sociale de la Navigation aérienne.

Dans ce cadre, sans porter de jugement sur le plan Clément Marot, cet écrit a pour but de retracer la chronologie des événements dans les centres de contrôle civils, tout en mettant en parallèle l'environnement et les sanctions qui furent prises à l'encontre des Officiers Contrôleurs de la Circulation Aérienne qui devaient prendre leur service dans ces centres (CCR d'Athis-Mons, Aix-en-Provence et Bordeaux, ainsi que certaines TWR/APP, notamment Orly). Au total, 350 contrôleurs furent sévèrement sanctionnés. Outre les retenues salariales et abaissements d'échelons, 240 furent exclus temporairement, 22 déplacés d'office, 7 révoqués (dont 5 responsables syndicaux).

Avec le recul, 1973 fut certainement à l'origine d'une étape importante dans la modification des équilibres de la représentativité syndicale des personnels de la navigation aérienne (affirmation de celle du SNCTA).

Cette période fut aussi marquée par des réflexions à haut niveau sur la gestion de l'espace aérien entre le ministère des Armées et le ministère des Transports.

Enfin, cet événement s'inscrit dans l'histoire de l'exercice du droit de grève et de ses modalités.

TABLE DES MATIERES

1. Des éléments de contexte

1.1 Le contexte du droit de grève et des procédures disciplinaires	6
1.2 Le contexte politique	6
1.3 Le contexte européen et mondial.....	7
1.4 Le contexte économique et social en France	8
1.5 La représentativité syndicale dans le domaine navigation aérienne	9
1.6 Le contrôle du trafic aérien.....	10
1.7 Plan de remplacement militaire.....	13
1.8 Délégation à l'espace aérien, DEA, DGEA.....	14

2. Chronologie des événements18

3. Epilogue

3.1 Les recours des Contrôleurs « civils » sanctionnés	31
3.2 Le rapport du Bureau Enquête Accident	35
3.3 La collision aérienne et les actions en justice.....	35
3.4 Le plan Clément Marot et le projet DGEA/DEA	39
3.5 A la mémoire des victimes de la collision.....	41

4. Addendum : réflexions et souvenirs personnels

4.1 Les motivations profondes en 1973 et leur évolution.....	44
4.2 Réflexions plus générales.....	47
4.3 Souvenirs.....	51

5. Pièces jointes

Les arrêtés portant sanction	54
Les arrêts du Conseil d'Etat	59
Reconstitution des trajectoires (BEA)	68

6. Annexes

Revue de presse	70
Publication sur le site de la commune de La Planche	94
La grève de 1981 aux Etats Unis	96

Et pour finir..... 97

1.Des éléments de contexte

1.1 Le contexte du droit de grève et des procédures disciplinaires

En 1973, en raison des « *suggestions et des responsabilités exceptionnelles attachées à leurs fonctions* », les contrôleurs de la circulation aérienne et les électroniciens de la sécurité aérienne n'ont pas le droit de grève. En effet, la loi n° 64-650 du 2 juillet 1964, alors d'application, stipule que :

- Art. 1 « *Les personnels chargés d'assurer le contrôle de la circulation aérienne dans les centres, organismes ou tours de contrôle à grand trafic, qui constituent le corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne [OCCA], d'une part, les personnels chargés d'assurer l'entretien des installations d'aide à la navigation aérienne dans certains services des maintenance régionaux et dans les services de maintenance des grands aéroports qui constituent le corps des électroniciens de la sécurité aérienne[ESA], d'autre part, sont régis par des statuts spéciaux fixés par décret en Conseil d'état* ».

- Art 2 « *Toute cessation concertée du service, tout acte collectif d'indiscipline caractérisée de la part des OCCA et ESA pourra être sanctionné en dehors des garanties disciplinaires. Toutefois la révocation ne pourra être prononcée que dans les formes prévues par le statut général des fonctionnaires* ».

Cette interdiction du droit de grève pour les fonctionnaires civils est une exception. La loi de 1964 est intervenue, en urgence, dans le cadre d'un mouvement social des « contrôleurs » qui avait pris place en avril-mai. Ils refusèrent les réquisitions et, parmi eux, 217 furent sanctionnés.

S'agissant des mesures disciplinaires pouvant être appliquées, l'examen de l'arrêt du Conseil d'Etat rejetant la requête de l'un des OCCA qui sera sanctionné au cours de la grève met en évidence que les dispositions de « *l'ordonnance du 4 février 1959, ensemble le décret du 14 février 1959* » seront retenues.

[NDLR : l'ordonnance de 1959 est relative au statut général des fonctionnaires ; les décrets d'application instituent notamment les commissions administratives paritaires et les comités techniques paritaires d'une part et, d'autre part, les procédures disciplinaires].

1.2 Le contexte politique

Georges Pompidou est président de la République française pendant les événements de 1973. Succédant à Charles De Gaulle, démissionnaire, dont il fut le premier ministre, il fut élu face à Alain Poher, le 15 juin 1969. Il exercera sa fonction jusqu'à sa mort, le 2 avril 1974, après une longue maladie. Valérie Giscard d'Estaing lui succédera.

Jacques Chaban-Delmas fut son Premier Ministre du 20 juin 1969 au 5 juillet 1972. C'est donc son gouvernement qui a négocié le « protocole de 1970 ».

Pierre Messmer sera premier ministre jusqu'au 27 mai 1974 (sous 3 gouvernements successifs). Il a donc géré la suite du protocole de 1970 et la crise qui s'en suivit. Précédemment il fut ministre des Armées de 1960 à 1969.

Michel Debré est ministre d'Etat chargé la défense nationale sous le gouvernement Chaban Delmas de 1969 à 1972, puis sous le gouvernement Messmer I, jusqu'au 28 mars 1973.

Robert Galley est alors ministre des transports depuis le 6 juillet 1972. Avec d'autres ministères (budget, fonction publique), il doit donc gérer les négociations protocolaires avec les syndicats des personnels de la navigation aérienne devant se tenir fin 1972 et début 1973.

Le 5 avril 1973, R. Galley quitte le ministère des transports, soit un peu plus d'un mois après la crise, et devient ministre des Armées sous les gouvernements Messmer II et Messmer III (et non « ministre d'état », comme son prédécesseur). Il reste à ce ministère jusqu'au 27 mai 1974.

Yves Guéna succède à Robert Galley comme ministre des transports.

Depuis 1971, Maurice Grimaud est Secrétaire général à l'aviation civile. Il le restera jusqu'en 1976, année de la création de la DGAC. Il est placé auprès du ministre des transports.

Les élections législatives françaises de 1973 ont lieu les 4 et 11 mars pour pourvoir aux mandats de député de la V législature de la Cinquième République.

Les événements « 1973 » pour l'aviation civile se situent donc pendant cette période politique particulière. Les acteurs politiques en place avaient des profils nécessairement divers, voire opposés, se positionnant manifestement pour « l'après élections » (législatives d'abord, et peut-être présidentielles, du fait de la maladie du Président). Enfin, on peut relever la hiérarchie des « portefeuilles » : un « ministre d'Etat » à la Défense, un « ministre » aux transports.

1.3 Le contexte européen et mondial

Au 1^{er} janvier 1973, le Danemark, l'Irlande et le Royaume Uni adhèrent aux « Communautés européennes » portant le nombre de membres à 9 (étaient déjà membres : Allemagne, France, Italie, Pays Bas, Belgique, Luxembourg). Les premières mesures législatives concernant l'environnement sont prises (« Pollueur/Payeur »). La Commission européenne s'intéresse peu à la navigation aérienne (elle ne le fera qu'à la fin des années 90).

Parallèlement, l'Organisation européenne EUROCONTROL, créée en 1960, rassemble 7 états membres (Allemagne, France, Pays Bas, Belgique, Luxembourg, Irlande et Royaume Uni). Elle vit une période de réflexion. En effet, pour des motifs de souveraineté (notamment de Défense nationale), sa responsabilité en espace supérieur est de plus en plus remise en cause, notamment par la France et le Royaume-Uni. Même s'il est cité en exemple, le développement opérationnel de son Agence interroge : elle vient de mettre en œuvre le centre de contrôle du trafic aérien « Maastricht » pour l'espace supérieur au-dessus du Benelux-Allemagne du nord (opérationnel en 1972), et elle lance deux autres projets : « Karlsruhe » en Allemagne du sud, ainsi que « Shannon » en Irlande. Ainsi, alors qu'il s'agissait à l'origine d'une Agence des Services de la navigation aérienne, des discussions sont en cours afin de la faire évoluer vers une Agence pour la sécurité de la navigation aérienne.

Le financement des services et installations permettant d'assurer la fourniture du Service de la circulation aérienne en espace supérieur aux usagers « civils » (CAG) est communautaire

(remboursement des coûts) sur la base de programmes approuvés, eux aussi, par l'ensemble des Etats membres. Deux Services régionaux de l'Agence sont particulièrement chargés des fonctions afférentes : la France (bureaux à Orly) et le Royaume Uni. Sur ce point, on note que le Chef du Service France sera auditionné par la Commission d'enquête sur l'accident de Nantes (Marcel Griveau ; cf. annexe au rapport du BEA).

Par la suite (deuxième partie de la décennie 1970), chaque Etat veut reprendre son « indépendance », notamment pour le déploiement de leurs moyens. La démarche « communautaire » sera donc abandonnée (convention amendée en 1981, pour tendre vers une convention révisée mise en application provisoire en 1998).

Dans ses rapports annuels, l'OACI, souligne la croissance du transport aérien. Sur les 10 dernières années le trafic passagers.km a augmenté de 13%/an et le fret de 17%/an (en Tonnes.km). Par ailleurs, en 1972, son groupe de travail européen, l'EANPG (European Navigation Planning Group), sous l'impulsion de la France, l'Allemagne, puis le Royaume Uni, a formalisé le concept « ATM » (Airspace and Traffic Management) qui instaure la possibilité de réguler dans le temps les arrivées des vols dans un espace contrôlé, ou au décollage (indépendamment, dans ce cas, du Comité des horaires de l'aéroport).

Au plan mondial et s'agissant des aspects « Défense nationale » (donc le poids des autorités militaires), 1973 se situe toujours pendant la « guerre froide », même si une certaine détente est observée, tandis que la France a quitté l'organisation militaire intégrée de l'OTAN depuis 1966.

1.4 Le contexte économique et social en France

Soutenue en partie par une croissance encore vigoureuse, l'inflation française a franchi le seuil des 5% dès 1970, avant d'accélérer jusqu'à 9,2% en 1973.

Après un choc monétaire en 1971 (première dévaluation du dollar), le choc pétrolier accentue l'inflation avec une hausse généralisée des prix de 13,7% l'année suivante.

Le taux chômage amorce sa croissance après « les 30 glorieuses ».

Le contexte économique est donc « morose ». Par contre, la croissance du trafic aérien reste forte avec le développement des avions à réaction pour les courts, moyens et longs courriers (dont les gros porteurs). L'espace supérieur n'est plus utilisé comme précédemment par les seuls militaires... Il faut le « partager ».

Au plan social, les événements de 1968 sont encore présents dans les mémoires et, dans ce contexte économique, des mouvements de grève éclatent dès 1970, notamment dans la sidérurgie ou des secteurs emblématiques. [L'affaire « Lip » (fermeture et licenciements, vente des produits par les salariés eux-mêmes) a fait la « une » des journaux, d'autant que le premier ministre Pierre Mesmer aurait affirmé : « Lip, c'est fini... »].

Au plan national, dans le domaine syndical, on peut retenir :

- Un accord entre la CGT et la CFDT vient d'être signé sur leurs revendications prioritaires : la revalorisation du SMIG et la retraite à 60 ans.
- La publication par la CFTC, en 1973, d'un projet sous le titre « L'entreprise au service de l'homme ».
- La loi du 13 juillet 1971 qui a généralisé la règle selon laquelle seules les organisations syndicales représentatives sont habilitées à négocier et signer des conventions et accords collectifs de travail. Cinq confédérations sont alors considérées comme « représentatives » : CGT, CFDT, FO, CFTC et CGC.

- Pour exister « officiellement », le syndicat catégoriel des contrôleurs aériens en gestation, le futur SNCTA, est affilié à la CFTC

Le mouvement de grève de 1973 déclenché par des leaders « Officiers contrôleurs », développant des revendications considérées comme « catégorielles » sous l'appellation « SNCTA -CFTC » (Syndicat national des contrôleurs du trafic aérien), auquel la CGT ne s'est pas associée, a accentué les oppositions dans les relations entre les confédérations elles-mêmes et vis-à-vis de ce SNCTA grandissant. Il est rappelé :

- L'existence antérieure du SOCCA, syndicat des officiers contrôleur de la circulation aérienne, créé en 1965 sous la bannière du SGNA-CFTC puis, le SGNA se désolidarisant, devenu SNCTA-CFTC en 1970 ;
- L'attitude de la CGT vis-à-vis des représentants du SNCTA/CFTC lors de l'ouverture des négociations pour le renouvellement du « protocole 1970 » qui arrivait à son terme le 31 décembre 1972 (éviction du SNCTA qui n'avait pas signé le protocole).

Plus généralement, le contexte peut être complété par la lecture du chapitre « Le temps des protocoles » (pages 363 et suivantes) de l'ouvrage intitulé « L'aviation civile, une administration dans Paris, 1919-2009 » par Pierre Lauroua.

1.5 La représentativité syndicale dans le domaine navigation aérienne

Devant l'impossibilité matérielle de consulter à distance les archives nationales, la seule source d'informations non syndicales à laquelle nous avons pu nous référer est un article du journal « Le Monde » paru le 20 mars 1973 ; il est reproduit ci-après :

Le personnel de la navigation aérienne compte au total quatre mille trois cents agents divisés en plusieurs corps de fonctionnaires : les ingénieurs de l'aviation civile, les ingénieurs des études et d'exploitation de l'aviation civile, les électroniciens de la sécurité aérienne, les techniciens de la navigation aérienne et les officiers-contrôleurs de la circulation aérienne (OCCA).

Les adhérents des syndicats C.G.T., C.F.D.T., F.O. et C.G.C. se répartissent dans l'ensemble de ce personnel. Le S.N.C.T.A. recrute, quant à lui, ses cotisants dans le corps des officiers - contrôleurs, dont les mille six cents agents sont au centre du conflit actuel.

Aux élections des commissions administratives paritaires régionales pour le corps des OCCA, élections qui se sont déroulées à la fin de l'été 1972, les vingt-quatre sièges à pourvoir se sont ainsi répartis : dix-huit pour le S.N.C.T.A., trois pour la C.G.T., un pour F.O., un pour la C.G.T.-C.F.D.T. et un pour la C.F.D.T.-F.O. (1).

Le S.N.C.T.A. annonce huit cents cotisants. Ses deux positions fortes sont le Centre de contrôle régional Nord (C.C.R.) d'Athis-Mons (Essonne) et surtout la tour de contrôle d'Orly. A la C.G.T., militeraient quelque deux cent cinquante OCCA, assez nombreux au C.C.R. - Nord. Les effectifs de F.O., surtout disséminés dans les tours de contrôle des aéroports de province, approcheraient, selon ses dirigeants, ceux de la C.F.D.T. Une bonne centaine de contrôleurs, enfin, n'appartiendraient à aucune organisation professionnelle. Les statistiques syndicales restent volontairement floues...

(1) En suffrages exprimés : région Nord : S.N.C.T.A. (60 %), C.G.T. (35 %), F.O.-C.F.D.T. (5 %) ; région Sud-Est : S.N.C.T.A. (56 %), C.G.T. (23 %), F.O.-C.F.D.T. (21 %) ; région Sud-Ouest : S.N.C.T.A. (67 %), C.G.T. (20 %), F.O.-C.F.D.T. (13 %) ; Aéroport de Paris : S.N.C.T.A. (69 %), C.G.T.-C.F.D.T. (25 %), F.O. (6 %).

Outre quelques incertitudes entre les données rapportées dans cet article et la réalité (exemple : le CRNA/N, qui – en 1976- était surnommé le « Billancourt de la navigation aérienne » !), il convient de les replacer dans leur contexte : elles résultent d'élections régionales pour des CAP, Commissions Administratives Paritaires, et non de résultats ciblés sur les centres de contrôle et grandes approches. Des résultats de CTP locaux, Commissions Techniques Paritaires, seraient plus probants.

Cela posé, au sein des organismes de contrôle aérien, il est incontestable que le mouvement de 1973 se situe dans une période de dynamique du SNCTA, dans l'absolu (nombre d'adhérents), et par rapport aux confédérations (majorité supérieure à 50%). Les divers communiqués syndicaux publiés à cette époque confirment cette situation (ainsi que certains dessins humoristiques !).

Par ailleurs, l'appartenance d'un contrôleur à tel ou tel syndicat relève certes de considérations personnelles, mais elle peut aussi être influencée par la personnalité de son équipe, quel que soit le centre de contrôle. Au niveau national, on peut donc se retrouver avec une conjonction d'équipes de même tendance (ce qui sera le cas le 20 février 1973 pour déclencher le mouvement de grève), ou au contraire de tendances opposées.

Mais, reprenant les échanges avec des contrôleurs qui ont vécu cette période, un paramètre apparaît important dans le déroulement du mouvement « 1973 » : les profils des contrôleurs. Des différences significatives sont observées d'un centre à l'autre et entre les équipes dues aux flux hétérogènes d'affectation entre les centres et surtout à la disparité des origines (CNA, ATNA, TNA recrutés via l'ENAC sur un concours devenu de plus en plus difficile et des recrutements « externes ». Cf. *le dessin de Noël Calzaroni, 1980, en dernière page*).

C'est ainsi qu'à partir de 1962, de nombreux TNA/E recrutés sur concours après le baccalauréat furent affectés directement à Aix et à Bordeaux, à leur sortie de l'ENAC. Ceci était exceptionnel, le centre de Paris ayant été privilégié jusqu'alors.

En 1973, ils ont acquis la qualification de 1^{er} contrôleur et certains sont au poste de « chefs d'équipe/responsable de salle de contrôle ».

Par ailleurs, de nombreux « jeunes » contrôleurs dynamisent l'Association professionnelle de la Circulation Aérienne, proche du SNCTA-CFTC.

Ainsi, on pourra s'interroger sur l'évolution du suivi du mouvement de grève, donc de sa durée, face aux sanctions appliquées très rapidement et leur nature.

La décision de mise en œuvre du plan Clément Marot, deux jours après la constatation de l'état de grève, ne permet pas d'étayer plus avant ce point, d'autant que le drame de « Nantes » survient dans la semaine qui suit.

1.6 Le contrôle du trafic aérien

➤ *La fourniture des services de la circulation aérienne (contrôle, information, alerte)*

Ces services sont assurés à partir de 3 « CRNA », Centre Régional de la Navigation Aérienne, souvent appelés « CCR », Centre de Contrôle Régional, implantés respectivement à Athis-Mons pour la région Nord, Aix-en-Provence pour la région Sud-est et Bordeaux pour la région Sud-ouest, ainsi que par les « Approches/Tours » des aérodromes les plus fréquentés.

Depuis 1969, un radar civil (dit radar de Bretagne) est en service ainsi que sa salle d'exploitation à Loperhet (près de Brest). Les données de ce radar sont utilisées par le Centre de Contrôle militaire (CCT Menhir), assisté d'une section de coordination de la circulation aérienne générale, SCCAG, tenue par des contrôleurs civils. L'ensemble est co-implanté sur le site de Loperhet. Une « unité de contrôle civile » fonctionne depuis 1971 pour tenir les « secteurs ouest » mais sous une forme simplifiée, en été (détachement de contrôleurs du CRNA/Nord). Cette unité ne deviendra CRNA à part entière qu'en 1976, avec un nouveau bloc technique en 1978.

Pour les domaines techniques et opérationnels, ces Centres relèvent de la Direction de la Navigation Aérienne, DNA, composante du Secrétariat Général à l'Aviation Civile, SGAC. Les personnels de chaque centre sont gérés administrativement par les directions des Régions Aéronautiques, dont ils relèvent géographiquement. Trois régions : Nord, RAN ; Sud-est, RASE ; Sud-ouest, RASO. Un bureau de la DNA suit les « personnels techniques » pour ce qui concerne leurs qualifications, grades, affectations, possibilités d'avancement (déroulement des carrières).

L'administration générale (dont le budget) et l'ensemble des personnels du SGAC relèvent de la DPAG placée auprès du Secrétaire général à l'aviation civile.

➤ **Le trafic aérien et l'ambiance sociale**

A partir des années 1960, le transport aérien par avions à réaction avait modifié la nature même du rôle des contrôleurs : de simples informateurs pour les pilotes qu'ils étaient précédemment, ils deviennent des décideurs avec eux pour la conduite de leurs vols.

Avec une progression rapide du trafic, des effectifs et des moyens insuffisants, une utilisation de plus en plus importante d'un espace aérien dit « supérieur » que les militaires étaient presque les seuls à utiliser jusqu'alors et des problèmes spécifiques comme, par exemple, des difficultés engendrées par les vols générés par les bases OTAN, encore en service sous contrôle civil avec des moyens UHF, les causes de conflit sont nombreuses. Avec des salles de contrôle en perpétuels travaux d'adaptation, des moyens techniques qui évoluent moins rapidement que le trafic, toutes les conditions sont remplies pour qu'existe au début des années 60 une tension permanente dans ces services. Les actions de mécontentement se répètent.

Un observateur compara un jour un contrôleur qui avait « mouillé sa chemise » pendant une vacation sur un secteur difficile à un « boxeur à l'issue du combat ».

Au fil des ans, les mouvements se sont multipliés au grand dam des transporteurs et des passagers ; elles prennent des formes diverses comme des « grèves dites du zèle » au cours desquels est appliqué le strict respect de la réglementation et l'obligation de suivre les trajectoires officielles. Ces absences d'initiatives empêchent un écoulement rapide du trafic.

Le gouvernement avait déjà réagi en promulguant la loi de juillet 1964. Avec les statuts d'OCCA et d'ESA, cette loi était favorable aux personnels sur le plan statutaire et financier : ils devenaient régis par des statuts spéciaux et classés hors catégorie pour la fixation de leurs indices de traitement. (Voir p.360 et suivantes du livre P. Lauroua, déjà cité). Mais cette loi leur retirait le droit de grève.

Ce classement, défendu notamment par la représentation des personnels qui donnera naissance au SNCTA, constituera incontestablement le socle de toutes les évolutions

futures pour la carrière des contrôleurs et électroniciens (exemple : création des corps d'ingénieurs, catégorie A, en 1990).

Mais l'interdiction du droit de grève ne pouvait évidemment pas être pérennisée, par aucun syndicat.

Cette donnée nouvelle s'ajoutait donc aux autres revendications de cette profession en pleine mutation, d'autant que le trafic aérien ne cessait de croître : au cours de la décennie 60-70 ce trafic a doublé en 8 ans (source : 60 ans de contrôle édité en 2007 par la mission mémoire de l'aviation civile).

En 1970 un protocole a été signé par certaines organisations syndicales, mais refusé par le SNCTA. Il doit prendre fin au 31 décembre 1972. Il comportait des avancées au plan statutaires pour les ingénieurs (ITNA, INA qui deviennent IEEAC -privés du droit de grève, et IAC), ainsi que des dispositions financières pour l'ensemble des corps techniques (cf. page 364 de l'ouvrage de Pierre Lauroua), mais il ne revenait pas sur l'interdiction du droit de grève et les mesures professionnelles revendiquées par le SNCTA-CFTC.

Les actions revendicatives furent de nouveau menées notamment en 1972, conduisant le ministre des transports à prononcer de nombreuses sanctions (abaissement d'échelon) à l'encontre des personnels pour « acte collectif d'indiscipline caractérisée » (cf. Addendum-réflexions).

Début février 1973 le protocole de 1970 est dénoncé par les organisations syndicales signataires. Une situation nouvelle est alors créée, notamment en ce qui concerne les stratégies de « négociations » pour soutenir les revendications : aller vers la grève ou pas ? Le 20 février 1973, le SNCTA-CFTC lance -seul- un appel à la cessation de travail.

➤ **La Création de la CORTA : 1972.**

La nécessité de « maîtriser » un trafic toujours en forte croissance s'impose peu à peu pour des raisons de sécurité et d'efficacité globale.

Par faute de moyens suffisants, le CRNA Nord, avait été obligé pendant certains jours chargés de l'été 1971, de prendre des mesures de régulations de trafic brutales pour des raisons de sécurité, en interdisant le décollage d'avions au départ d'aérodromes français, dont en particulier l'aéroport de Paris/Orly (Roissy a été inauguré en 1973).

Vis-à-vis de ses homologues étrangers, ne pouvant refuser d'accepter le trafic en transit venant des pays voisins, en particulier celui venant de Grande Bretagne pour l'Espagne, d'une part et, d'autre part, étant dans l'impossibilité d'ouvrir de nouveaux secteurs de contrôle, faute de moyens suffisants pour écouler toutes les demandes de trafic, le CRNA Nord est obligé de concentrer tous ses moyens disponibles en assurant ces survols. Il lui faut alors fermer des secteurs de l'espace inférieur avec pour conséquence, le refus de tout décollage pendant quelques heures.

Le paradoxe de cette situation est que les avions au départ de Londres ou Bruxelles sont à l'heure alors que les retards s'accumulent à Paris Orly.

Inacceptable pour la DNA qui décide de créer en 1972 une CORTA (Cellule d'Organisation et de Régulation du Trafic Aérien). Son objectif est d'adapter la demande à la capacité disponible grâce à des mesures de régulation à l'entrée de son espace, lesquelles sont répercutées au départ des principaux aérodromes générateurs, français et périphériques.

Une décision nouvelle en Europe qui ne l'accepte pas de bon cœur mais qui s'impose à tous. Du reste, le principe a été approuvé par le Conseil de l'OACI en 1972 sous l'impulsion de l'Allemagne et la France, rejoints par le Royaume Uni.

Un réseau de cellules (Flight Management Unit) se constitue dans les pays à fort trafic, permettant de mieux répartir les restrictions de trafic. Ce réseau s'est transformé plus tard avec la création en 1994 d'une seule cellule gérée par Eurocontrol, le CFMU.

Sur le plan opérationnel, en 1973, la CORTA est donc à ses débuts, d'autant qu'avant de proposer des mesures de régulation du trafic aérien, il convient d'avoir la connaissance de ce trafic. Du reste, ceci sera la préoccupation première d'Eurocontrol qui, pour mettre en place le CFMU, développera en 1981 une banque centrale de données pour les Pays membres, et sous leur impulsion.

Ce point est à garder en mémoire lorsqu'il s'agit de prendre connaissance de la planification des vols imposée lorsque le Plan Clément Marot est mis en œuvre (cf. § suivant).

1.7 Plan de remplacement militaire

En 1955, 1964 et en mai 1968, suite aux mouvements sociaux des contrôleurs aériens, un plan de remplacement militaire avait déjà été décidé par le gouvernement et mis en place pour la navigation aérienne. Ce plan fit l'objet d'une instruction Ministérielle, IM 350 (*je me souviens qu'elle était soigneusement rangée dans un coffre-fort, mais son contenu ne m'est pas resté en mémoire, bien qu'ayant vécu les événements de 1968 au CRNA/SE !*). Puis, en 1969, il s'est agi du Plan Clément Marot publié dans l'AIP, Partie RAC7, et donc porté à la connaissance des usagers de l'espace aérien.

Quel était le contenu de ces plans pendant toute cette période ? Aucune réponse « technique » ne peut être apportée sans des recherches approfondies auprès des archives nationales (et certainement en partie, car celui en vigueur en 1973 était complété par des consignes « locales » ; cf. le rapport du BEA sur la collision « Nantes »), mais il est certain, que le plan de mai 1968 est différent du suivant en 1973, sur un certain nombre de principes fondamentaux.

En 1968, le plan de remplacement militaire consistait à demander aux contrôleurs militaires de remplacer les civils défailants dans les salles de contrôle civiles en utilisant leurs moyens ; les grévistes n'avaient plus le droit de rentrer en salle de contrôle et étaient remplacés par des militaires. La France était alors totalement bloquée par de multiples conflits, les conséquences de cette décision politique d'activer ce plan sont passées inaperçues ne serait-ce que dans l'opinion publique.

Mais ce plan avec une présence de militaires dans des salles civiles pour contrer une grève des services ATM a été jugé peu efficace, notamment sur le plan capacitif (cf. en annexe : Article de la Défense nationale : interview du CEMAA à l'IHEDN en 1975) ;

Conscient de cette insuffisance, un nouveau plan est imaginé, puis officialisé en 1969. Dit « **Clément Marot** » (**Contrôle Militaire ?**), il est alors intégré au RAC, partie 7 (Appellation du Règlement de la Circulation Aérienne, à l'époque). Dans ce nouveau plan, le service est rendu par les militaires dans leurs propres salles de contrôle et avec leurs propres moyens. Peu après, hasard des calendriers, une Délégation à l'espace aérien, DEA (voir plus loin) est créée.

Le 22 février 1973, l'annonce est donc faite par le gouvernement de mettre en place à partir du 26 février 1973 ce plan, jamais utilisé précédemment, ni évalué par des tests ou des

analyses approfondies (du moins côté civil et à notre connaissance). Par ailleurs, il n'a pas été possible de lever le doute quant à la notification auprès de l'OACI de différences éventuelles par rapport aux recommandations et normes adoptées au plan mondial.

Un extrait du « *Rapport final de la Commission d'enquête sur la collision du DC9 EC-BII de la Compagnie Iberia et du Coronado EC-BJC de la Compagnie Spantax (Région de Nantes 5 mars 1973)* », décrivant succinctement la « philosophie » du plan est reproduit dans le chapitre II « Chronologie des événements ». Au plan opérationnel elle peut se résumer ainsi : contrôle aux procédures avec surveillance radar dans les limites des détections, tandis que les vols ont fait l'objet d'une autorisation lors d'une planification préalable (n° de vol et niveau de vol).

Le rapport du BEA est disponible sur le site suivant :

(https://bea.aero/fileadmin/documents/docspa/1973/ec-c730305/pdf/ec-c730305_19.pdf)

1.8 Délégation à l'espace aérien, DEA, DGEA

Les relations civils-militaires sont toujours complexes. Un CPSNA (Comité Permanent de la Sécurité de la Navigation Aérienne), coprésidé par le DNA (Directeur de la Navigation Aérienne) et le DIRCAM (Directeur de la Circulation Aérienne Militaire), existait avant 1972. Mais, sans arbitre, il n'était pas en mesure de régler les nombreux différents entre deux circulations aériennes dont l'une était en pleine croissance dans un espace aérien où l'autre a longtemps été seule.

Un Comité Interministériel à l'Espace Aérien présidé par le Premier ministre est créé en 1972 (décret n°71-1007 du 17 décembre 1971) ; il a pour rapporteur un Délégué à l'Espace Aérien. Monsieur Philippe de Maistre sera le premier nommé à ce poste et sera le rapporteur du premier Comité Interministériel de l'Espace Aérien qui se réunira, sous la présidence du Premier Ministre Pierre Messmer, quelques mois après l'accident de 1973.

Ce premier comité aura, à son ordre du jour, la création d'une DGEA (Direction Générale de l'Espace Aérien), un projet plus porté par le Premier Ministre de l'époque que par le Délégué à l'Espace Aérien, nommé un an avant l'accident de Nantes.

En effet, ce projet de création d'une DGEA semble être la suite logique de la décision du gouvernement de « casser » la grève du SNCTA, en faisant appel aux militaires.

Lorsque le plan Clément Marot est décidé il paraît vraisemblable que le gouvernement n'envisage pas de revenir au système précédent. Une "reprise en main" de ce secteur fragile, le service public de la navigation aérienne, trop souvent affecté par les soubresauts de conflits sociaux, s'impose aux yeux d'une frange « dure » de la majorité gouvernementale.

Le ciel aérien étant utilisé à la fois par des avions civils et des avions militaires, le projet de la DGEA est de confier à cette structure nouvelle la gestion de l'ensemble des vols, avec pour conséquence évidente la présence de civils mais aussi de militaires en son sein.

A l'époque, au moins un pays, l'Italie, avait même confié le contrôle aérien de l'ensemble des vols aux autorités militaires. Le projet de la DGEA n'allait pas si loin, puisqu'il était placé sous la tutelle du ministère des transports.

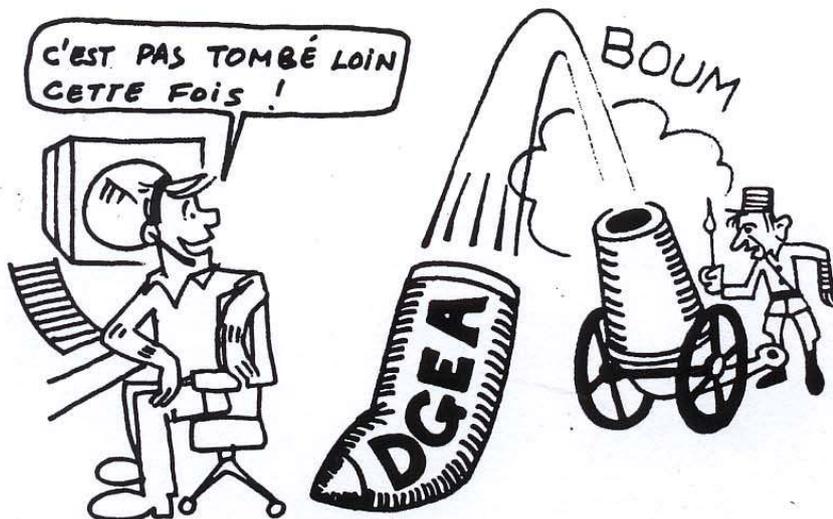
Certains statuts de personnel auraient dû être modifiés pour permettre l'affectation de personnels dans cette structure nouvelle dont il était prévu qu'elle dépende du ministère des transports.



Un peu d'humour
Les éléments de contexte
(Dessins extraits des archives de Jean-Gab Napoli, dit LIRN)

NOS CHERS MILITAIRES

MILITARISATION DE LA CIRCULATION AERIENNE





2. Chronologie des événements

Avertissement :

L'anonymat des contrôleurs : en application de la loi d'amnistie de 1974, les noms des officiers contrôleurs sanctionnés ne peuvent être rapportés. Toutefois, une exception est faite pour certains car ils sont cités dans des documents publics sur internet et ils ont marqué l'histoire syndicale. Ils restent donc dans les mémoires, notamment les « révoqués ». Beaucoup -hélas- nous ont quittés, tels Daniel Gorin et certains de ses collègues de « son parcours militant », comme il le décrit dans ses mémoires.

Sur les dates se rapportant aux sanctions : il s'agit des dates des premières prises de décision par le Ministère ; elles peuvent varier sur le plan individuel.



- **Samedi 10 février** : *appel à la « cessation de travail » par le syndicat SNCTA/CFTC, pour une durée de 4 jours, à partir du 20 février*

[Note : le « droit de grève » n'était pas reconnu aux Officiers contrôleurs de la circulation aérienne, cf. chapitre I.1]

- **Mardi 20 février** : *dans les 3 CRNA (Paris, Bordeaux et Aix), des personnels devant prendre des postes « clés » en salle de contrôle ne se présentent pas sur leurs postes de travail :*

- **Les 3 chefs de salle** (Daniel Gorin à Paris, Michel Le Merrer à Bordeaux et Jean-Marie Lefranc à Aix) [Note : Michel Le Merrer, seul encore parmi nous en 2023, a bien voulu s'associer à nos recherches, qu'il en soit remercié.]
- **De nombreux Premiers contrôleurs**, quelle que soit leur appartenance syndicale et le plus souvent en fonction de leurs convictions sur le bien-fondé des revendications et de leur environnement (influence de l'équipe).

La situation est similaire dans quelques tours de contrôle, notamment Orly.

- **Mercredi 21 février** : *les contrôleurs (Chefs de salle et PC) qui ne se sont pas présentés à leur poste de travail le 20 février reçoivent une lettre de leur chef de Centre leur demandant des explications et, si celles-ci ne sont pas jugées suffisantes, les avertissant qu'ils encourent* (exemple donné en pièce jointe n°1) :

- Un abattement de 1/30ème de leur traitement par jour d'absence et une réduction de 50% de leur prime d'exploitation et de surcharge pour le mois de février ;
- Une procédure disciplinaire.

[Note : compte tenu des rotations résultant du tour de service des équipes, cette même lettre sera adressée par la suite aux contrôleurs qui prendront leur service pour la 1^{ère} fois. Pour une grève de 4 jours, on peut estimer que, quelle soit l'équipe, un contrôleur était prévu d'assurer au moins deux présences sur un poste de travail, voire plus pour un début de cycle le 20 février].

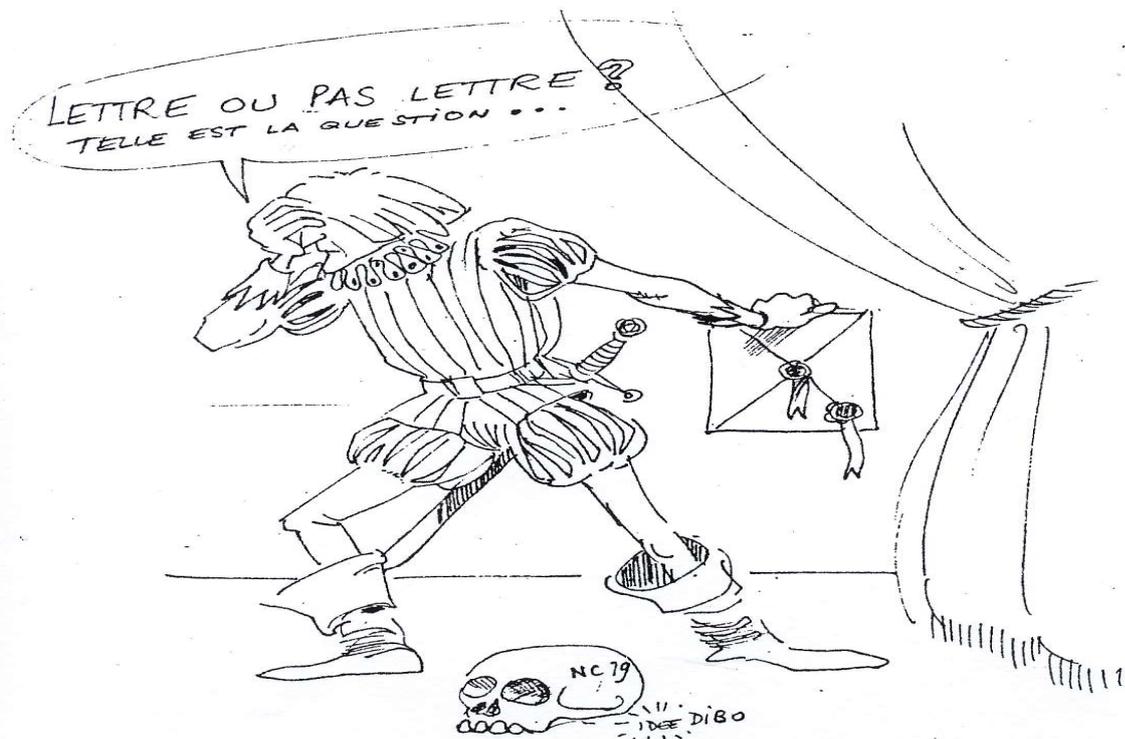
- **Jeudi 22 février** :

Les contrôleurs et chefs de salle qui, par deux fois, ne se sont pas présentés à leur poste durant leur cycle de travail reçoivent de leurs Directeurs de région respectifs une lettre annonçant :

- La retenue totale des primes du mois de février,

- Une aggravation de la sanction disciplinaire déjà encourue du fait de la 1^{ère} absence (sans préciser le type de sanction).

En fait, cette sanction disciplinaire a été définie le jour même par arrêté ministériel : abaissement d'un échelon dans le déroulement de carrière. Par ailleurs, certains contrôleurs se voient infligés un blâme [NDLR : exemple d'un contrôleur stagiaire à Aix-en-Provence].



Lettre de sanction envoyée aux contrôleurs grévistes

50

Le Ministre chargé des Transports, Robert Galley, intervient à la télévision.

- Il qualifie de « hors la loi » le mouvement social dans l'aviation civile ;
- **Il annonce la mise en place du plan Clément Marot** : les autorités militaires vont être appelées à assurer les services du contrôle de la navigation aérienne, d'information et d'alerte (en partie) à partir de leurs propres installations, avec leurs personnels, pour les vols normalement pris en charge par les organismes civils.

Le SNCTA/CFTC annonce une prolongation de 2 jours de la « grève » qui devait se terminer le 24 février, soit jusqu'au 26 février. Par la suite, cette prolongation sera renouvelée de 48 heures en 48 heures, jusqu'au dimanche 19 mars.

- D'après les témoignages, cette annonce n'aurait pas rencontré l'unanimité entre les différents syndicats et surtout entre tous les contrôleurs, parfois en désaccord avec leur syndicat.

- Au plan opérationnel son effet sera tout à fait relatif (mais probablement pas dans les relations avec la direction de l'aviation civile et le ministère), car un certain nombre de PC seront suspendus de leurs fonctions le 24 février, par arrêté ministériel (cf. ci-après). De plus, à compter du 26 février, le plan CM sera appliqué (cf. ci-après).
- Enfin, il y a tout lieu de penser que cette annonce est une réponse à celle du Ministre de mettre en place le plan CM.



(D'après « LIRN »)

- Samedi 24 février : le plan Clément Marot est « déclenché »

Il s'agit de vider progressivement le ciel français pendant le week-end et d'inviter les compagnies aériennes à faire parvenir à la division militaire de planification, pour autorisation, les vols qu'ils prévoient pour le lundi 26 février.

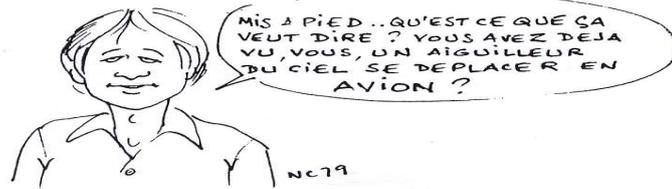
LES MÉSAVENTURES DE MONSIEUR STRIP

"AIGUILLEUR DU CIEL" ③

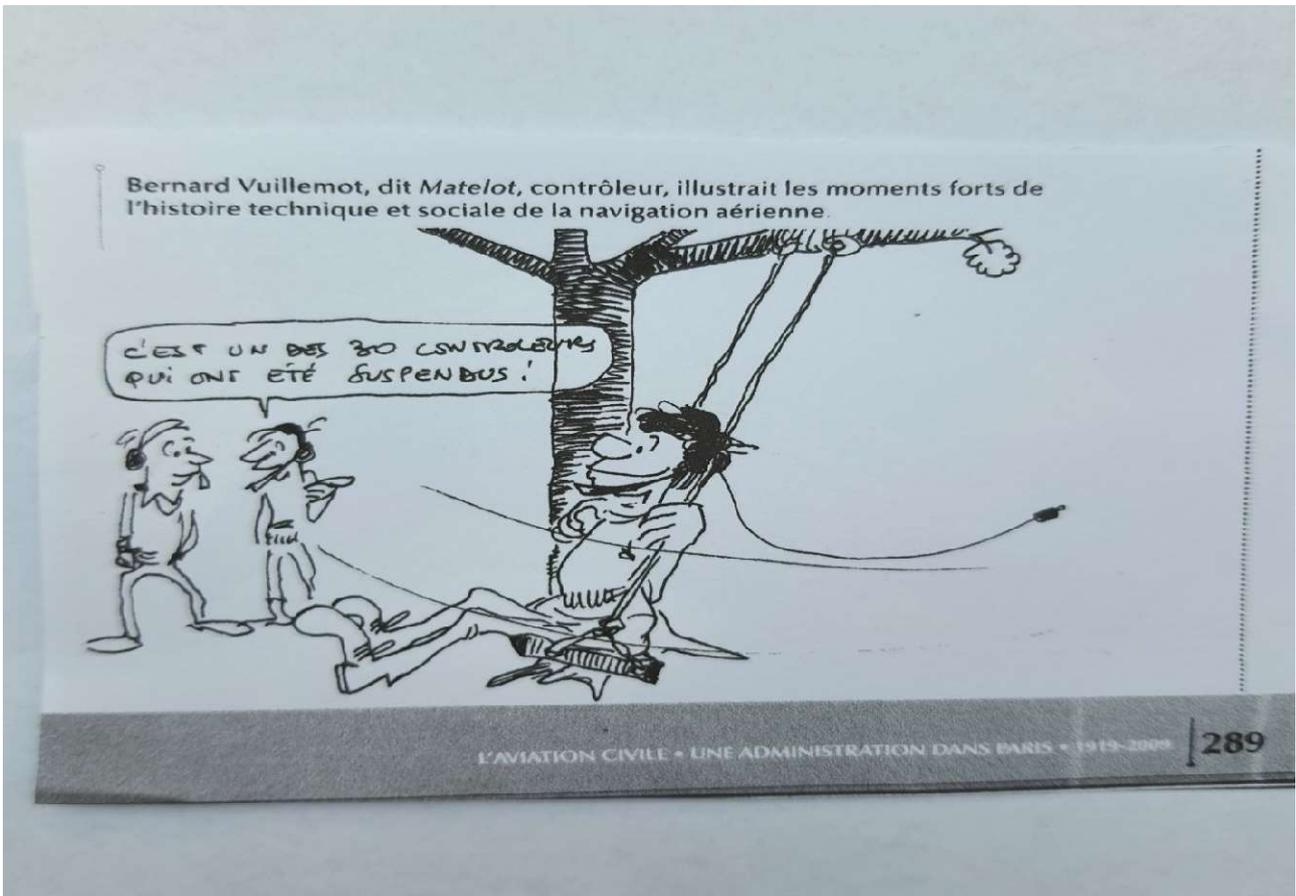


75

Simultanément, par arrêté du Ministre, les premiers contrôleurs qui ne se sont pas présentés à leur poste de travail pour la 3^{ème} fois consécutive sont suspendus de leur fonctions. Cette décision est assortie d'une réduction de 50% de leur traitement et de la suppression de l'intégralité des primes (pièce jointe n°2).



41



(NDLR : Bernard Vuillemot se référait probablement aux contrôleurs du CRNA/N, où il exerçait)

- Lundi 26 février : le plan Clément Marot est opérationnel.

• Extraits du rapport du BEA §3.6.2

- ✓ *Etant donné l'importance de son contenu (RAC7), il est édité sous forme de document séparé. Ce document est complété par des manuels qui ne sont pas diffusés, et qui contiennent les consignes particulières intérieures aux services militaires de contrôle et les protocoles d'accord entre ces services fixant les modalités d'application de diverses règles au niveau de chaque secteur.*
- ✓ *Les vols à l'intérieur de l'espace aérien français doivent faire l'objet d'une demande à la division « planification », à faire parvenir la veille du jour prévu pour le vol. Chaque jour, au cours d'une réunion, dite de planification, les autorisations sont délivrées, chacune recevant un numéro de planification qui est communiqué aux utilisateurs, et à chaque secteur concerné.*
A la réception des éléments du plan de vol, un strip () d'attente est établi par le centre de contrôle. Ce strip est ensuite remis au contrôleur intéressé qui, dès le premier contact le corrige, le complète et assure le contrôle.*
() strip ou bande de progression : fiche sur laquelle sont portés successivement les éléments de vol.*

NDLR : l'objet de ce document n'est pas de procéder à une analyse a posteriori du plan Clément Marot 1973. Pour ce faire, voici les démarches entreprises par Jean-Gab Napoli.



Edouard Suilva <edouard.suilva@aviation-civile.gouv.fr>

16:01



À : napolijm@gmail.com

Bonjour M. NAPOLI,

Nous avons bien reçu votre demande via notre chère Ariane GILLOTTE !

Presque tout ce que nous avons sur le plan Clément MAROT a été versé aux Archives Nationales. Vous pouvez vous y rendre pour consulter les documents qui ne sont pas classifiés et vous pouvez demander dérogation/déclassification pour ceux qui le sont encore (attention, elle peut être refusée). Voici leur site : www.archives-nationales.culture.gouv.fr

Nous avons toutefois encore un dossier sur ce plan de contrôle de la circulation aérienne. Il est classifié mais le délais légal de protection pour ces documents est de 50 ans et ils datent de 1972. Ils seront donc librement accessibles au 1^{er} janvier 2023.

Vous pourrez prendre rendez-vous pour consulter le dossier à ce moment-là si vous le souhaitez à notre siège au 50 rue Henry Farman, Paris 15.

Bien à vous,

Edouard SUILVA
Archiviste
Secrétariat Général / Mission Archives
Direction Générale de l'Aviation Civile
50 rue Henry FARMAN, 75720 Paris CEDEX15
Farman : 01.58.09.37.08 / Chevannes : 01.64.99.94.28
www.ecologie.gouv.fr

NDLR : j'ai cherché à trouver des infos techniques sur la méthode utilisée par l'A.A. durant le Plan C.M. Je n'ai pas réussi. ces infos sont-elles encore classifiées ?



De : Ariane Gilotte <ariane.gilotte@aviation-civile.gouv.fr>

Envoyé : lundi 5 décembre 2022 12:27

À : NAPOLI JEAN MICHELE <napolijm@gmail.com>

Cc : David Berthout <david.berthout@aviation-civile.gouv.fr>

Objet : RE: DOCUMENTATION

- **Mardi 27 février** : lors d'une réunion de presse, le Ministre déclare que le plan de remplacement militaire fait ses preuves : l'armée de l'air écoule 60% du trafic.

Le SNPL appelle ses adhérents à ne pas voler sous la surveillance de l'armée de l'air. Cette consigne est reprise par l'IFALPA. Mais, 48h après, le SNPL reviendra sur cette incitation de « boycott », ayant obtenu du SGAC (Maurice Grimaud) des garanties sur des aménagements possibles au plan CM. De son côté, l'ALPA (association américaine des pilotes de ligne) a simplement demandé à ses adhérents de « faire preuve de prudence et de discernement ».

Au cours des jours suivants,

- Le SNCTA recherche un médiateur (via Gaston Defferre). Mais la personne sollicitée (Antoine Pinay) pose certaines conditions, dont la reprise du travail par les contrôleurs, tandis que le gouvernement refuse toute négociation avec le seul syndicat CFTC/SNCTA.
- Les autorités civiles et militaires déclarent que le plan CM monte en puissance et se rapproche de la capacité nominale (ce point reste à prouver si l'on se reporte aux coupures de presse qui font état du nombre de vols autorisés par rapport aux vols demandés et non par rapport à une situation « normale »).

- **Lundi 5 mars, 13h52min (H locale) : collision « Nantes », 68 victimes**

Un [Douglas DC-9](#) de la compagnie aérienne [Iberia](#) (vol 504) venant de [Palma de Majorque \(Espagne\)](#) à destination de [Londres \(Royaume-Uni\)](#), et un [Convair 990 Coronado](#) de la compagnie [Spantax](#) (vol 400), en provenance de [Madrid](#) et également à destination de Londres, se percutent en plein vol au-dessus de la commune de [La Planche](#), à 25 km au sud de [Nantes](#), au FL290 (29 000 pieds).

Le DC9 explose, avec à son bord 68 passagers et membres d'équipage ; il n'y aura aucun survivant. Avec l'assistance d'un avion de l'Armée de l'air, en accompagnement, le pilote du Convair parvient à se poser en urgence à [Cognac](#), malgré les dommages de l'appareil, sauvant la vie des 107 occupants.

- **Mardi 6 mars et jours suivants :**

- « *L'Espagne, victime de la grève française des contrôleurs civils du trafic aérien : soixante-huit morts* » titre le quotidien madrilène A.B.C. (source : Le Monde publié le 8 mars)
« La défaillance des contrôleurs militaires semble absolument hors de cause ; cette collision est due à une succession d'erreurs de pilotage » réplique le Ministre des transports français (source : le Monde publié le 8 mars, sous la plume de Jacques de Barrin).
- L'activité des aéroports français est réduite les jours suivants, plusieurs compagnies étrangères ayant décidé de suspendre leurs vols vers Paris.

- « Des conversations exploratoires » se déroulent entre les contrôleurs CFTC et le gouvernement afin de trouver une issue « honorable ».
- Une commission d'enquête chargée d'étudier les causes de la collision est officiellement créée.
- Le procureur de la République de Nantes ouvre une information pour homicide involontaire contre X.

- **Vendredi 9 mars** : au cours d'une conférence de presse, Daniel Gorin, président de l'APCA (association professionnelle des contrôleurs aériens) et membre du bureau du SNCTA, critique « violemment » le plan CM, et surtout le Ministre des transports.

Sa déclaration à l'encontre du Ministre sera transcrite dans le journal Le Monde, publié le 13 mars, dans le paragraphe suivant :

[La dernière grève de la navigation aérienne remonte à 1955. Elle avait duré cinquante-cinq jours. Le conflit actuel sera-t-il réglé avant la fin de la semaine ? La récente déclaration de M. Daniel Gorin, un des responsables du SNCTA, affirmant que « M. Galley est un menteur, un calomniateur et un criminel », a singulièrement alourdi le climat, d'autant que M. Gorin vient de préciser : « C'est en tant que membre du bureau au SNCTA et mandaté à ce titre que j'ai donné l'opinion des contrôleurs sur le comportement et les déclarations du ministre des transports ».]

[NDLR : la déclaration aurait été publiée aussi dans le journal Le Figaro, mais nous ne l'avons pas retrouvée].

Dans une interview de Daniel Gorin dont j'ai conservé quelques passages, je relève qu'il était décidé à utiliser tous les moyens pour faire cesser l'application du Plan CM après le drame de Nantes, « « quitte à faire un esclandre », mais il réfutera une telle transcription détachée de son contexte. [Note : D. Gorin rapporte aussi qu'un « contentieux » existait entre lui et le journaliste]. Cette position sera confirmée par J. Fournier dans ses mémoires : « si vous le désirez, je peux vous apporter la preuve que M. Galley est un... »

Quoiqu'il en soit, il est certain que cet article influencera l'attitude du pouvoir politique à l'égard de l'intéressé, notamment au niveau de la sanction et de l'application de la loi d'amnistie.

Et surtout, cette déclaration sera reprise dans les « considérants » du Conseil d'Etat rejetant la requête de Daniel Gorin, en s'appuyant sur « l'examen du procès-verbal de la réunion de la commission paritaire siégeant en conseil de discipline, en date du 30 mars 1973 » où elle figurait. [Cf. « lecture de l'arrêt du CE en date du 28 avril 1976, 98685 !98691, mentionné aux tables du recueil Lebon »].

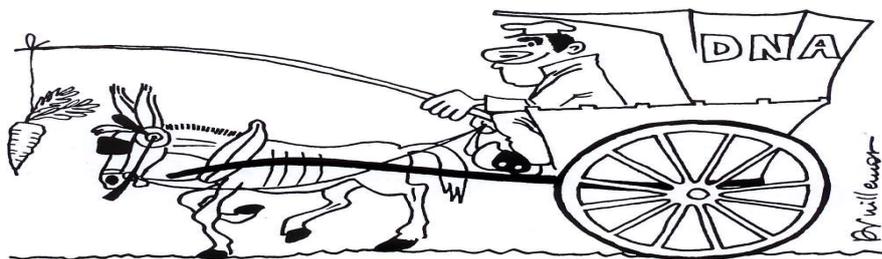
- **Jeudi 15 mars** : **le Ministre fait un appel à la reprise du travail par les contrôleurs**. Le journal Le Monde publié ce 15 mars dresse un bilan des pertes financières des compagnies françaises, (par exemple : pour Air Inter le manque à gagner quotidien s'élèverait à 1,15 million de francs).

- **Vendredi 16 mars** : **les chefs de CRNA adressent une lettre aux contrôleurs qui sont « suspendus » depuis le 24 février les incitant à reprendre leur travail et, s'ils le font,**

- L'exclusion temporaire des fonctions ne s'appliquera que pendant la durée de la suspension, elle impliquera la suppression de la rémunération pour cette période. (Note : la fin de la suspension n'est pas précisée). Mais l'abaissement d'échelon demeurera.

- **Mardi 20 mars : reprise du contrôle de la navigation aérienne par les centres « civils ».**

Le syndicat CFTC/SNCTA a décidé de suspendre le mouvement de grève d'une part, le Ministre des transports envisage d'ouvrir prochainement des négociations avec tous les syndicats, d'autre part.



50

Des arrêtés de « fin de suspension de fonctions » sont pris, mais pas au bénéfice de tous les contrôleurs concernés, notamment des Chefs d'équipe/ Chefs de salle.

En effet, par la suite (cf. ci-après), certains seront « déplacés d'office » sur des aérodromes, avec une fin de suspension de fonction au 1^{er} avril 1973, d'autres seront traduits devant un conseil de discipline et révoqués (notamment les chefs de salle qui avaient aussi des fonctions syndicales).

- **Mardi 27 mars : des arrêtés de « déplacement d'office » sont pris par le Ministre sur la base des considérants suivants** (pièce jointe n° 3) :

- *considérant que M. ..., Premier contrôleur au ..., sanctionné pour l'absence non justifiée constatée le..., ne s'est pas présenté à son travail ni le ..., ni le ..., qu'en conséquence il a été suspendu à compter de ce jour et une nouvelle procédure disciplinaire engagée à son encontre ;*

- considérant que ces cessations de service ont revêtu un caractère concerté et tombent ainsi sous le coup des dispositions de l'article 2 de la loi du 2 juillet 1964 ;
- considérant que les absences répétées de M. ..., du fait de ses fonctions de responsabilité, ont gravement perturbé le contrôle de la circulation aérienne exercé par le centre..., et ont eu en outre un effet d'entraînement sur les autres contrôleurs, notamment les plus jeunes ;

Qu'il y a lieu en conséquence d'infliger à l'intéressé une nouvelle sanction plus grave que la précédente : un déplacement d'office est infligé à M. ..., tandis qu'il est mis fin à sa suspension à compter du 1^{er} avril 1973.

« A titre complémentaire », ces déplacements d'office étaient assortis d'une exclusion temporaire de fonction, privative de toute rémunération (à l'exception des prestations familiales) pour une durée correspondant à la suspension, soit du 23 février au 31 mars 1973. Cette disposition avait aussi un impact sur le déroulement de carrière des intéressés.

Sur la base des documents disponibles, 22 contrôleurs pour l'ensemble des 3 CRNA et quelques aérodromes (notamment Orly) subirent de telles sanctions. Elles furent durement ressenties.

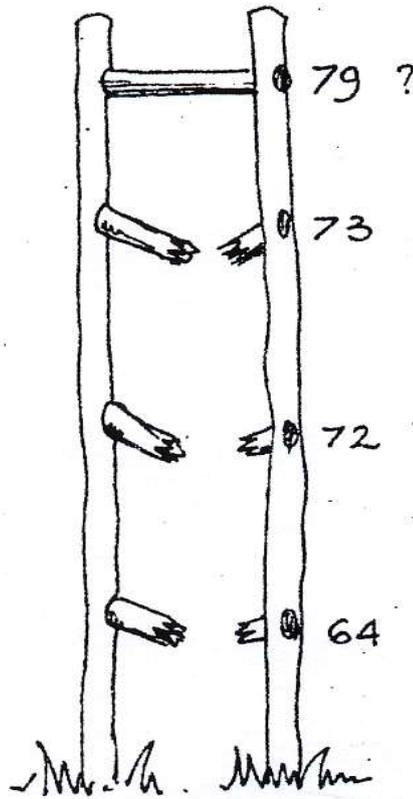
[Note : compte tenu de la Loi d'amnistie de 1974, cf. ci-après, les archives ne permettent pas d'avancer avec certitude le nombre de « déplacés » ; il s'agit donc du croisement des données disponibles dans des mémoires personnelles. Toutefois, il est certain que ce nombre fut supérieur à 20, d'aucuns avançant 27. A titre d'exemple un contrôleur du CRNA/SO fut déplacé vers Saint Yan, un contrôleur du CRNA/SE vers Bâle-Mulhouse, un contrôleur du CRNA/N vers Saint Etienne Bouthéon]

-Lundi 2 avril 1973 : après convocation devant un conseil de discipline qui s'est tenu le 29 mars (et le 30 mars, cf. arrêt Conseil d'Etat du 28 avril 1976, concernant Daniel Gorin), sept OCCA reçoivent un arrêté prononçant leur exclusion (Claude Chauveau, Daniel Gorin, Bernard Grognet, Christian Guibert, Jean-Marie Lefranc, Michel Le Merrer, René Umbrecht). Plusieurs sont des responsables syndicaux au niveau national ou régional.

Un exemple d'arrêté prononcé à l'encontre de l'un des sanctionnés figure en PJ n°4. On notera que celui-ci est daté du 29 mars 1973, comme la tenue du Conseil de discipline.



SACHANT QUE LA CARRIERE D'UN
OCCA SE DEROULE SUR 9 ECHE-
LONS, QU'IL FAUT 3 ANS POUR
GRAVIR UN ECHELON, ET 2 JOURS
POUR LE PERDRE,
COMBIEN DE TEMPS FAUDRA -
T-IL A CET OCCA POUR ATTEINDRE
LE DERNIER ECHELON ?



43

3.EPILOGUE

3.1 Les recours de Officiers Contrôleurs de la Circulation Aérienne « grévistes »

Il est rappelé la nature des « sanctions » qui furent appliquées dans des délais très brefs (cf. chronologie des événements) :

- Directement financières, dès le 1er jour d'absence (non prise de service) : 1/30^{ème} du traitement, plus réduction de 50% du montant des primes pour le mois de février ;
- Disciplinaires, en fonction du nombre d'absences et des responsabilités :
Sans conseil de discipline,
 - 2 absences : Abaissement d'échelon, avec impact financier et déroulement de carrière, ou blâme (300 contrôleurs).
 - 3 absences : Suspension de fonction, avec impact financier : réduction de 50% du traitement et suppression de l'intégralité des primes (240 contrôleurs).
 - Déplacement d'office, sans aucune indemnité (22 contrôleurs).
[NDLR : ce nombre a été adopté car il constitue une convergence entre tous les témoignages recueillis et non à partir des dossiers individuels ; cf. application de la Loi d'amnistie de 1974]Après conseil de discipline
 - Révocation (7 contrôleurs).

Au total, 350 contrôleurs eurent au minimum une sanction financière.

- **Dès 1973, indépendamment des démarches entreprises par les « Révoqués », des recours tendant à l'annulation des arrêtés portant sanction furent déposés individuellement par des Officiers contrôleurs de la circulation aérienne sanctionnés, de tous grades.**

Il s'est agi de recours gracieux, ou devant le tribunal administratif de leur lieu de résidence (TA), voire le Conseil d'Etat (Exemple : la démarche d'un Stagiaire, PJ n°5).

Face aux sanctions successives qui leur furent appliquées et se sont superposées, d'aucuns se sont appuyés sur la règle « non bis in idem », mais cette jurisprudence a fait défaut, ou n'a pas pu être utilisée.

[NDLR : Il s'agit d'un principe de la procédure pénale, déjà connu du droit romain, d'après lequel « nul ne peut être poursuivi ou puni pénalement à raison des mêmes faits »].

D'autres ont évoqué des vices de procédure, mais -a contrario- certains recours furent rejetés, les délais de forclusion ayant été dépassés de 24h...

[NDLR : sur un plan général, dans les jugements des TA et arrêts du CE qui ont pu être consultés, il est toujours fait mention du grade de l'officier contrôleur (même stagiaire) mais rarement du niveau de qualification, sauf lorsqu'il s'agit d'un chef d'équipe. Par ailleurs, les considérants des arrêtés ministériels font état, notamment pour les premiers contrôleurs, « *du fait de leurs fonctions de responsabilité ont gravement perturbé le contrôle aérien et ont eu, en outre, un effet d'entraînement sur les autres contrôleurs, notamment les plus jeunes* »].

Mais, pour eux, la loi d'amnistie du 16 juillet 1974 a quelque peu modifié le cours des événements. Cette loi a été adoptée à la suite de l'élection du nouveau Président de la République.

Art. 12. — *Sont amnistiés les faits ayant motivé les sanctions prises à l'encontre des officiers contrôleurs et personnels de la navigation aérienne à l'occasion des conflits survenus au cours des années 1972 et 1973.*

Les effets ne porteront pas sur les retenues salariales (lesquelles sont liées, à priori, au service fait), et encore moins sur les effets financiers des « déplacements » : les contrôleurs concernés auront simplement le droit de retourner dans leur service d'origine, ou un autre service selon leur demande et les possibilités.

Sur les abaissements d'échelon, les archives personnelles qui nous été communiquées laissent apparaître des situations diverses et étalées dans le temps. Ce serait plutôt « l'administration » qui aurait rétabli les progressions de carrière lors des évolutions statutaires.

Sur un plan général, les sanctions ont dû être effacées des dossiers.

➤ **S'agissant des démarches des contrôleurs révoqués après conseil de discipline**

Les 7 contrôleurs révoqués ont immédiatement saisi les Tribunaux administratifs dont relevaient leurs lieux de résidence (Versailles, Marseille et Bordeaux).

- **Les jugements de ces tribunaux furent rendus en 1974 : *l'arrêté de révocation qui avait été prononcé à leur encontre en 1973 devait être annulé,* indépendamment de la loi d'amnistie promulguée le 24 juillet (TA de Bordeaux le 26 juillet ; TA de Versailles le 18 décembre ; Marseille le ???). Ceci est confirmé par les témoignages recueillis, ou les écrits de Jacques Fournier et Daniel Gorin. Le journal Le Monde s'en est fait l'écho dans son édition du 23 décembre 1974.**
- **Le ministère des transports a alors introduit des requêtes auprès du Conseil d'Etat contestant ces jugements et demandant leur annulation.** Cette démarche était probablement possible ***car l'article 18 de la Loi du 16 juillet 1974 stipulait : « l'amnistie n'entraîne pas de droit la réintégration dans les fonctions, emplois, professions, grades, offices publics ou ministériels »***
Ces requêtes ont été rejetées : 6 des 7 contrôleurs concernés furent bel et bien réintégrés.

Ces six contrôleurs eurent alors la possibilité de retourner dans leur service d'origine, si des postes étaient disponibles, ou à proximité. Certains, qui furent accueillis pendant leur révocation par des Organismes tels que EUROCONTROL (notamment le centre de Maastricht) ou SOFREA VIA, restèrent dans ce nouvel emploi.

Quant au 7^{ème} OCCA révoqué, Daniel Gorin, après avoir pointé au chômage, il eut un nouveau déroulement de carrière, notamment outre-mer, puis sur l'aérodrome de Dinard. Son arrêté de révocation a été abrogé le 7 mai 2019 par la ministre

chargée des transports auprès du ministre d'état, ministre de la transition écologique et solidaire.

Daniel Gorin aurait fait le 12 février 2018 une demande d'abrogation de cet arrêté. Il est décédé le 10 mai 2019, alors qu'il était hospitalisé depuis un mois à Saint Brioux. Le SNCTA lui a rendu hommage, ainsi que tous ceux qui l'ont connu.

Pour mémoire :

- Le 26 décembre 1974, le tribunal administratif de Versailles avait rejeté son recours en annulation de l'arrêté du 2 avril 1973 portant sur sa révocation.
- Daniel Gorin a donc présenté une requête devant le Conseil d'Etat « tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler le jugement du TA de Versailles ». Mais, par décision en date du 28 avril 1976, le Conseil d'Etat l'a rejetée, en rappelant dans les considérants sa déclaration devant la presse à l'encontre du Ministre (cf. PJ n°7).

Sur un plan général, les personnes consultées se souviennent que les rejets ont été prononcés sur la base des vices de procédure ; le fond n'a donc pas été abordé. A titre d'exemple, pour l'un d'eux, le ministre aurait signé l'arrêté de révocation le jour même du conseil de discipline (29 mars 1973).

Afin de consolider ces éléments, nous avons obtenu l'arrêt du Conseil d'Etat, rendu le 16 mai 1975, pour « Le Sieur Michel X... » (cf. PJ n°6). La teneur confirme la démarche auprès du TA et le considérant est effectivement fondé sur une procédure irrégulière du conseil de discipline et non sur le fond :

Le procès-verbal du conseil de discipline mentionnait les raisons pour lesquelles onze agents appartenant au même corps avaient été suspendus de leurs fonctions, mais ne comportait aucun motif à l'appui de l'avis par lequel le conseil de discipline avait estimé que l'intéressé devait être révoqué. Méconnaissance de l'article 4 du décret du 14 Février 1959 portant règlement d'administration publique relatif à la procédure disciplinaire concernant les fonctionnaires, aux termes duquel "le conseil de discipline émet un avis motivé sur la sanction que lui paraissent devoir justifier les faits reprochés à l'intéressé".

Par ailleurs, si l'on s'attache à examiner tous les considérants dans les jugements, avec un regard cinquante ans après, on constate que l'appartenance à un syndicat est souvent soulignée,

Certes, les « Révoqués » devaient occuper des fonctions de haut niveau au plan opérationnel pendant le mouvement de grève, ce qui pouvait conduire à sanction dans le cadre de la loi de 1964, en cas d'absence.

Mais, de nos jours, en application de la loi du 27 mai 2008, complétée plusieurs fois par la suite, la séparation entre une « appartenance syndicale » et une « fonction » doit être observée avec une extrême rigueur, surtout depuis l'introduction dans l'article 2 d'une disposition stipulée par la loi du 18 novembre 2016 :

« Toute discrimination directe ou indirecte fondée sur un motif mentionné à l'article 1^{er} [NDLR : de la loi de 2008] est interdite en matière d'affiliation et d'engagement dans une organisation syndicale ou professionnelle, y compris d'avantages procurés par elle, d'accès à l'emploi, d'emploi, de formation professionnelle et de travail, y compris de travail indépendant ou non salarié, ainsi que de conditions de travail et de promotion professionnelle ».

Ainsi, au-delà des arguments qui ont permis d'annuler bon nombre d'arrêts, il est certain que, de nos jours, les juges retiendraient l'application de cette loi, si par « mégarde » une appartenance syndicale était mentionnée.

En conclusion, il est certain que tous les contrôleurs sanctionnés ont subi des conséquences financières importantes et jamais réparées.

Bon nombre conservent des souvenirs douloureux au plan personnel et familial (même s'ils les rapportent parfois sans rancune profonde), notamment ceux qui furent déplacés d'office ou révoqués.



3.2 Le rapport du Bureau enquête accident, BEA

***Avertissement :** l'objet de ce paragraphe n'est nullement de procéder à une analyse des causes de la collision. En revanche, afin de comprendre les actions en justice qui étaient développées simultanément, il nous paraît utile de présenter une synthèse du rapport du BEA, assortie de quelques commentaires explicatifs. L'annexe 2 du rapport du BEA figure en PJ n°9 ; le déroulement des 2 vols et les actions de contrôle figurent schématiquement.*

Le rapport du BEA fut publié au Journal Officiel le 1^{er} mars 1975.

La conclusion s'appuie sur les implications du plan Clément Marot et leur respect, tant par les « secteurs de contrôle » que par les « pilotes des deux avions ».

- **Côté contrôle**, ce plan imposait (cf. le rapport, §5 1^{er} alinéa et §6 1^{er} alinéa)
 - Une application stricte, compte tenu de son caractère d'exception ;
 - Une planification rigoureuse et la disponibilité des moyens (couvertures radar et continuité des communications air/sol) ;
 - Une limitation du trafic par secteur de contrôle en fonction des capacités disponibles.

Partant de ces principes, la Commission d'enquête fait ressortir les paramètres « contrôle » qui ont concouru au conflit.

- **Côté pilote(s)**
 - L'exécution des vols nécessitait une navigation particulièrement précise (cf. §5, 2^{ème} partie du rapport)

Sur ce point, s'agissant du SPANTAX 400, la Commission d'enquête souligne dans sa conclusion : *« Au moment de la situation critique, l'équipage, méconnaissant sa position exacte, a entrepris, pour se retarder, un virage, sans avoir pu obtenir l'accord du contrôle, ce qui l'amenait à croiser l'itinéraire voisin. »*

Ainsi, la responsabilité des « secteurs de contrôle » est mise en évidence, tandis que celle du pilote du vol SPANTAX 400 est pointée.

Mais, comme on le verra au §3.3.1 en développant les suites administratives et judiciaires, cette conclusion vis-à-vis du pilote sera mise en défaut.

3.3 La collision aérienne et les actions en justice

Rappel : *la justice comprend deux ordres indépendants et aux missions bien définies : l'ordre administratif pour une mise en cause de l'administration et l'ordre judiciaire pour les litiges en matière civile ou en matière pénale entre « personnes privées ».*

Note : *l'arrêt du Conseil d'Etat concernant la responsabilité de l'Etat est fondamental (séance du 7 juillet 1982, lecture du 26 juillet 1982). Disponible sur*

internet, il figure en PJ n°8. Par ailleurs, concernant cet arrêt, sur demande formelle auprès du Service « diffusion-jurisprudence » du CE, celui-ci-ci a fourni les conclusions du Rapporteur (à l'époque, le « commissaire du gouvernement », qui -en fait- ne représentait pas du tout le gouvernement !), tout en précisant que « ces conclusions sont communiquées pour information et ne sont pas libres de droit ». Seuls des extraits sont donc cités. Le document dans son ensemble, présente un très grand intérêt.

S'agissant des actions initiées auprès du Tribunal de grande instance de Nantes, puis à la cour d'appel de Rennes, l'obtention des jugements suppose une masse de données précisant les recherches, notamment sur les états civils de requérants, sans garantie de succès.

3.3.1 Les actions dans l'ordre administratif

- **SPANTAX, IBERIA et leurs Compagnies d'assurances saisissent de Tribunal administratif de Nantes.**

« Estimant que l'accident était imputable aux fautes commises par les contrôleurs aériens militaires [les Sociétés ci-dessus] ont demandé réparation du préjudice subi auprès de l'administration puis du TA de Nantes compétent territorialement en raison du lieu de l'accident.» (Réf : l'introduction des conclusions du Rapporteur en CE).

L'objectif premier pour les Compagnies aériennes et leurs Assurances était d'obtenir totale réparation par l'administration.

Pour ce faire, il fallait démontrer que l'État avait commis une faute grave.

Mais, le TA de Nantes jugea que la responsabilité était partagée, en défaveur de l'Etat.

Deux jugements en date du 1^{er} juillet 1980 sont prononcés :

- **Responsabilités : État : 85% - Pilote Spantax :15%.**
- Versements à titre provisionnel par l'Etat : SPANTAX 2,0MF ; IBERIA 3,5MF ; Assureur d'IBERIA 3,5MF

[Note : sur ce point, le TA a ordonné une expertise pour préciser le montant du préjudice, mais nous n'en connaissons pas le résultat, dans la mesure même où il aurait été rendu publique].

Le résumé figurant dans les tables du recueil Lebon, disponible sur internet (<https://www.legifrance.gouv.fr/ceta/id/CETATEXT000008247672>) est reproduit ci-dessous :

60-01-02-02-02, 65-03 La responsabilité de l'Etat à raison des activités du service du contrôle de la navigation aérienne est engagée sur le fondement d'une faute simple. 60-02-09, 60-04-02-01, 65-03 Collision en vol de deux avions de ligne au-dessus de la commune de La Planche [Loire-Atlantique] le 5 mars 1973. Accident ayant eu pour cause un ensemble de carences et d'erreurs du service du contrôle de la navigation aérienne, alors transféré aux autorités militaires en application du plan dit "Clément Marot" ou RAC 7 mis en œuvre à la suite d'une grève des services civils de contrôle de la navigation aérienne générale. Ces carences sont, en l'espèce, constitutives d'une faute de nature à engager la responsabilité de l'Etat. Toutefois il peut être reproché au pilote de l'un des aéronefs une passivité assimilable à un manque de vigilance. Responsabilité de l'Etat fixée à 85 % des conséquences dommageables de l'accident.

➤ **Deux recours ont alors été déposés devant le CE**

L'un, conjointement par les ministères de la Défense et des Transports.

L'autre, par SPANTAX et sa Cie d'assurances [Note : *IBERIA a dû s'en tenir à la conclusion du TA au sujet du montant des indemnités*].

Chaque recours porte sur deux aspects : responsabilités, indemnités.

- L'État veut être exonéré de toute responsabilité ET ne pas devoir verser d'indemnités (Il est rappelé que le ministre des Transports a déclaré en conférence de presse que la responsabilité incombait au pilote du SPANTAX).
- De son côté SPANTAX et sa Cie d'assurances veulent démontrer que la responsabilité de l'État était totale car son pilote n'avait commis aucune faute ; par conséquent, le montant de l'indemnité fixée par le TA de Nantes doit être revu.

Le CE a alors traité conjointement les deux recours ; il ne pouvait en être autrement puisqu'ils étaient en opposition.

Après avoir examiné la compétence de la juridiction et la recevabilité des recours, le Rapporteur s'est prononcé sur le fond en relevant l'inexistence d'une jurisprudence en la matière, en s'appuyant sur les éléments du rapport du BEA alors disponible, ainsi que sur le rapport de l'expertise ordonnée par le juge d'instruction qui avait ouvert une information contre X pour homicide involontaire (cf. ci-après, § « l'ordre judiciaire »), et surtout sur la réglementation de la circulation aérienne :

- *« Ainsi, nous estimons qu'une série d'erreurs ou insuffisances, humaines ou matérielles, imputables au contrôle aérien militaire, et spécialement le fait d'avoir créé le risque de collision, sont, au cas présent, constitutives d'une faute lourde ».*
- *« Au vu de ces éléments* il est difficile d'affirmer qu'il y a eu une faute commise par le pilote du Convair-Coronado »*

[NDLR : *ces éléments résultent de l'analyse par le Rapporteur des trois reproches formulés par les ministres à l'encontre du pilote du SPANTAX. En particulier le fait qu'il aurait entrepris un 360° par la droite sans en avoir obtenu l'autorisation. Le Rapporteur écrit alors : *« Mais ce reproche n'est pas fondé dans la mesure où le pilote a essayé en vain de 12h49 à 12h51, de se faire comprendre du Centre de Mont-de-Marsan pour obtenir l'accord en question. La manœuvre entreprise, qui s'imposait à 12h51 pour éviter l'arrivée sur Nantes avant 13heures, se trouvait justifiée au regard de la réglementation, par une situation de force majeure à condition d'être immédiatement signalée au contrôle ce qui fut fait ».*

La conclusion du CE sur chacun des deux aspects fut la suivante :

- **L'État est responsable à 100%**
- **Par contre, rien ne justifie d'augmenter auprès de SPANTAX les indemnités fixées par le TA de Nantes (« dans la mesure où le préjudice dont se réclame cette compagnie est très inférieur à celui subi par Ibéria » (cf. les conclusions du Rapporteur).**

Le Conseil d'État étant la plus haute instance dans l'ordre administratif, les Parties ne pouvaient qu'accepter ces conclusions. L'arrêt est rapporté en pièce jointe n°8.

En conclusion de la démarche administrative, il apparaît intéressant de retenir les points suivants :

- Dans le domaine des accidents aériens en France, l'arrêt CE sera le premier déclarant l'Etat entièrement responsable (faute lourde). Il est connu maintenant sous l'appellation « Arrêt SPANTAX ».
- Le Rapporteur écrit dans ses conclusions :
« Partant d'une définition donnée par le Président Odent (« Contentieux Administratif » 1977.T. IOV p 1397) : « L'exigence d'une faute lourde ne se justifie que dans la mesure où certains services publics ou bien ont à faire matériellement face à des situations qui peuvent être délicates et exiger des décisions immédiates et lourdes de conséquences possibles, ou bien se trouvent devoir exercer des pouvoirs délicats à manier... »,
« Nous voyons mal comment ne pas exiger une faute lourde pour que soit mise en jeu la responsabilité du service chargé de la sécurité de la navigation aérienne. Il s'agit bien d'un service qui a, à faire matériellement face à des situations qui peuvent être délicates et exiger des décisions immédiates et lourdes de conséquences possibles. Le présent litige en est la dramatique illustration. ».

3.3.2 Les actions dans l'ordre judiciaire

Rappel : l'ordre judiciaire se divise en deux catégories : les juridictions civiles, les juridictions pénales.

Les juridictions civiles comprennent, au niveau local, les tribunaux Judiciaires, TJ (en 1973 il s'agissait des tribunaux d'instance, TI, ou de grande instance, TGI dans le cas présent), puis si l'une des parties conteste le jugement, celle-ci va devant la Cour d'Appel de la Région, pour finir devant la Cour de Cassation qui siège à Paris.

Ce volet n'est pas abordé dans le détail dans le présent document pour les raisons suivantes :

- Il est impossible de retrouver des décisions de l'ordre judiciaire, sans disposer – à tout le moins- d'informations très étendues et précises : l'identité de la personne privée requérante, le lieu, la date, etc.
- Les victimes étaient de plusieurs nationalités (notamment : Allemande, Américaine, Australienne, Belge, Espagnole, Japonaise).
- Ce n'est pas l'objet premier de ce document.

Cela posé, si l'on reste dans les généralités et en ayant à l'esprit la Convention de Varsovie, il y a tout lieu de penser que les Compagnies aériennes (leurs assureurs) ont recherché à développer des transactions avec les familles des victimes. Les résultats restent alors d'ordre privé.

D'autres familles ont peut-être préféré agir en justice civile.

Comme rapporté précédemment, il est pratiquement impossible de rassembler les documents officiels, surtout 50 ans après. Il s'agit donc de réflexions personnelles face à un imbroglio judiciaire.

Au plan pénal, il faut rappeler qu'au lendemain de la collision, le procureur de la République de Nantes avait ouvert une « information contre X, pour homicide involontaire ». Cela signifiait qu'une infraction pénale pouvait être recherchée.

En recoupant les différents récits, ce fut le cas vis-à-vis du pilote du Spantax. Elle a focalisé certainement les démarches. Mais elle s'est terminée par un non-lieu devant la cour d'appel de Rennes (1985).

S'agissant d'une recherche en « culpabilité » des acteurs et responsables du Contrôle aérien (comme cela sera le cas pour les collisions aériennes « Zagreb », 1976, et « Uberlingen », 2002) il est vraisemblable que la démarche n'ait pas été poursuivie -ni même entamée- pour deux raisons :

- Si tel avait été le cas, nous disposerions d'une jurisprudence « médiatisée » ;
- A notre connaissance, si un tribunal civil fut saisi en premier par les familles, ce qui a dû être le cas, il devenait très difficile, à l'époque, de mener aussi une action devant le tribunal pénal.

Enfin, se replaçant à cette époque, l'indépendance du Parquet devait poser question puisqu'elle a donné lieu par la suite à des précisions législatives.

Pour conclure, les démarches des familles des victimes et des 2 compagnies aériennes visant à obtenir réparation se sont déroulées sur plus de douze ans. « Douze ans pour proclamer que le pilote de la Spantax n'est pas responsable de la mort de soixante-huit personnes, mais simplement le sauveteur de quatre-vingt-dix-neuf autres » [NDLR : et de son équipage] (extrait du livre « Trente catastrophes dans l'ouest » de Alain Cabon, éditions Ouest-France).

3.4 Le plan Clément Marot et le projet DGEA/DEA

Un nouveau Président de la République ayant été élu en 1974 (Valéry Giscard d'Estaing), un nouveau gouvernement est mis en place, mais on retrouve les principaux acteurs de 1973 à des postes différents

M. Galley, nouveau ministre des armées, ne pouvait que défendre « mollement » le projet DGEA/DEA, ayant en tête les difficultés rencontrées lors de l'épisode « plan Clément Marot » et la collision de Nantes.

Le ministre des transports M. Yves Guena et son Secrétaire Général à l'Aviation Civile, M. Maurice Grimaud ne pouvaient être que très réservés sur un tel projet car les conséquences pour l'administration du SGAC, étaient considérables et n'avaient pas été étudiées. « Nantes » est encore dans les mémoires de tous les participants à ce Comité Interministériel.

Le Premier Ministre, Pierre Mesmer qui avait lancé le projet de DGEA avant l'accident de Nantes, doit y renoncer au cours de cette réunion du Comité Interministériel qui se tient début 1974.

Le portail national des archives, sous la rubrique « Premier ministre ; Organismes rattachés directement ; Délégation à l'espace aérien (1957-1995) », permet de retrouver dans ses grandes lignes l'histoire de cette Délégation ainsi que les principaux dossiers traités. Voici un extrait de la description du contenu de ces archives. Il ressort notamment qu'un projet de création d'une Direction générale de l'espace aérien était bien d'actualité en ce début des années 70, mais fut abandonné.

« Le comité de l'espace aérien, le directoire de l'espace aérien et la fonction de délégué à l'espace aérien ont été créés par le décret 71-1007 du 17 décembre 1971 afin de définir et de mettre en œuvre la politique d'organisation et d'utilisation de l'espace aérien. Auparavant, cette tâche était assurée partiellement par deux organismes : le Conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes (CSINA), créé en 1948, pour la réglementation de la circulation aérienne, et le Comité permanent pour la sécurité de la navigation aérienne (CPSNA), créé en 1960, pour la sécurité aérienne. De nouvelles données rendant encore plus difficile, à partir de la fin des années 60, la coordination de la circulation aérienne générale (CAG) et de la circulation aérienne militaire (CAM) (croissance du trafic CAG, augmentation des performances des appareils militaires...) ont cependant poussé à l'unification de l'organisation et de la gestion de l'espace aérien

On trouve dans l'article 001 un certain nombre de pièces relatives aux prodromes et à la création de la Délégation à l'espace aérien : la documentation y est inexistante, ou presque, sur le CSINA, mais un peu plus fournie, sans être très importante, sur le CPSNA On notera en revanche la présence de dossiers concernant la création d'une Délégation générale à l'espace aérien et d'une Direction générale de l'espace aérien (DGEA) »

.....

« Le comité interministériel de l'espace aérien, la fonction de délégué à l'espace aérien et la Délégation à l'espace aérien ont été supprimés par le décret 95-1022 du 18 septembre 1995. Quant au directoire de l'espace aérien, sa composition est modifiée par décret 95-1024 du 18 septembre 1995 (il est ainsi composé du directeur de la navigation aérienne et du directeur de la circulation aérienne militaire) et ses attributions et compétences sont définies par arrêté du 24 décembre 1996. Les Comités régionaux de gestion de l'espace aérien sont eux maintenus par le même décret. ».

Le principe d'un directoire et de comités régionaux est toujours en vigueur, seule a évolué leur composition du côté aviation civile (co-présidence), afin de respecter la séparation « régulateur-opérateur » imposée par les règlements UE (pour le directoire : le Directeur du transport aérien et non plus le Directeur de la navigation aérienne devenu Directeur des services de la navigation aérienne). La DiRCam existe toujours. Toutefois dans le contexte européen évoqué précédemment, cette direction fait partie de la Direction de la Sécurité aéronautique d'état créée en 2013 (décret signé le 29 avril 2013).

A notre connaissance, il n'a jamais été question de pérenniser le principe d'un plan Clément Marot.

Ceci est conforté par la lecture d'une intervention en 1975 du Chef d'Etat Major de l'Armée de l'Air à l'IHDN, Institut des Hautes Etudes de Défense Nationale, (cf. Annexe 1.d). Il occupait cette même fonction en 1973. On relève les passages suivants :

« Le plan Clément Marot est donc, pour nous, une lourde servitude. Nous ne sommes pas du tout désireux de voir ce genre d'opération se renouveler mais nous y sommes prêts » ... « Le Gouvernement aurait été très désireux- et ceci à plusieurs reprises- d'avoir un système de gestion ou, plus exactement, un système de contrôle unique afin de parer à toute difficulté en cas de grève » ... « Les militaires ne sont pas du tout désireux de se voir confier cette responsabilité car ils ont d'autres tâches » ... « Le système de contrôle unique constitue un faux problème ».

3.5 A la mémoire des victimes de la collision de « Nantes »

Les habitants de la commune de La Planche et des environs ont été considérablement marqués par le drame qui s'est produit le 5 mars 1973 et ils s'attachent à entretenir la mémoire des victimes.

Voici un extrait de la revue « Le Marcheton » (Association locale), n° 21 de janvier 2023, entièrement consacrée au rappel des circonstances de la collision et de ses suites.

Marquée par cette tragédie, la commune de La Planche a inauguré le 6 juillet 1973, route de la Robertière, une stèle toute simple en granit, sur le lieu même du rassemblement des cercueils. Cette cérémonie, placée sous la responsabilité du préfet et du docteur Richard, député maire de La Planche, fut suivie par une nombreuse assistance dont de nombreux témoins de l'accident ainsi que les pompiers en grande tenue. Deux plaques rappellent la mémoire des 68 victimes tombées du ciel un certain lundi 5 mars 1973. Souvent, un bouquet vient à se poser.

Par ailleurs ; le 5 mars 2023, lors d'une cérémonie de recueillement, en présence de l'Ambassadeur d'Espagne à Paris et des descendants des victimes, la commune de La Planche a marqué le cinquantenaire de la collision aérienne qui s'est produite à la verticale de son territoire. L'article disponible sur le site internet de cette commune, rubrique commémoration, reproduit en annexe 2, témoigne de ce « devoir de mémoire ». Les médias régionaux ont largement relayé cet hommage.

[NDLR : Aucun commentaire dans le monde de l'aviation, pour rappeler cette tragédie, tant ses circonstances sont particulières].





4. Addendum : réflexions et souvenirs personnels

4.1 Les motivations profondes de la grève « 1973 »

Si l'on s'attache à examiner les motivations profondes des mouvements en 1972 et 1973, au travers des divers documents disponibles (notamment les mémoires de Daniel Gorin et les publications du SNCTA-CFTC), il apparaît nettement qu'il s'agissait du droit de grève, des déroulements de carrière, tout en mettant en cause le contenu des protocoles. Qu'en est-t-il 50 ans après ?

4.1.1 L'exercice du droit de grève

Depuis 1964, les contrôleurs n'avaient donc pas le droit de grève. Il a fallu attendre 20 ans pour que la loi n°8461286 du 31 décembre 1984 redonne ce droit, mais en affirmant simultanément le principe de la continuité du service public. Ainsi est né le « service minimum » tel que défini par l'article 2 de cette loi.

L'article 2 de cette loi prévoit qu'en cas de cessation concertée du travail dans les services de la navigation aérienne, doivent être assurés en toute circonstance :

- la continuité de l'action gouvernementale et l'exécution des missions de la défense nationale ;*
- la préservation des intérêts ou besoins vitaux de la France et le respect de ses engagements internationaux, notamment le droit de survol du territoire ;*
- les missions nécessaires à la sauvegarde des personnes et des biens ;*
- le maintien de liaisons destinées à éviter l'isolement de la Corse, des départements et territoires d'outre-mer et de Mayotte ;*
- la sauvegarde des installations et du matériel de ces services.*

Son article 3 autorise en outre le ministre chargé de l'aviation civile à désigner les personnels indispensables à l'exécution de ces missions, ce qui a permis la mise en place d'un système d'astreinte.

Le décret d'application n°85-1332 du 17 décembre 1985 précise la liste des services nécessaires à l'exécution des missions déterminées à l'article 2 et indique en particulier que « la capacité offerte pour les survols, dans les espaces aériens gérés par la France, est égale à la moitié de celle qui serait normalement offerte dans la période considérée ».

En outre, 80 % environ des vols au départ ou à l'arrivée des aéroports ouverts (leur liste est là encore fixée par le décret d'application), doivent être assurés.

Par quelles procédures assurer tous ces services, alors que l'on ne dispose d'aucune information sur les personnels qui seront présents pour les assurer, sauf à les réquisitionner en totalité, alors que rien ne laisse préjuger du suivi de l'appel à la grève ?

Thierry Vigoureux, intitulait ainsi son article publié dans l'hebdomadaire Le Point (3 décembre 2019) : « *À la veille de chaque mouvement, une partie de poker menteur s'engage entre l'administration et les syndicats en vue de réduire ou non le trafic aérien* ».

Ayant eu personnellement à apprécier puis vivre la mise en place du service minimum lorsque j'étais responsable du CRNA/N d'une part et, d'autre part, ayant observé ses effets lorsque je fus directeur du CFMU (actuellement le « Network manager »), une telle formule est proche de la réalité. Les récents événements survenus au début de

cette année 2023, à l'occasion de mouvements de grève, incitaient à la réflexion, notamment sur les aéroports.

En 2012, le parlement avait adopté la loi « Diard » (loi n° 2012-375 du 19 mars 2012) « *relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers et à diverses dispositions dans le domaine des transports* »

Tout en affirmant la préservation du droit de grève, elle impose aux Agents des entreprises concernées d'informer leur direction de leur intention de participer à un mouvement de grève.

En adoptant, le 16 novembre 2023, une loi « *relative à la prévisibilité de l'organisation des services de la navigation aérienne en cas de mouvement social et à l'adéquation entre l'ampleur de la grève et la réduction du trafic* », le Parlement a retenu ce principe pour « *tout Agent assurant des fonctions de contrôle, d'information de vol et d'alerte et dont l'absence est de nature à affecter directement la réalisation des vols* ».

Cet Agent doit informer l'autorité administrative, au plus tard à midi l'avant-veille de chaque journée de grève de son intention d'y participer.

Un décret d'application doit être publié dans les meilleurs délais, après concertation avec les Organisations syndicales

A la suite de cette adoption par le Parlement (au Sénat, le 15 juin 2023 avec 250 « pour » et 92 « contre » ; à l'Assemblée nationale, le 16 novembre 2023, avec 85 pour, 30 contre), un préavis de grève a été déposé pour le 20 novembre 2023, auquel le syndicat national des contrôleurs aériens ne s'est pas associé.

Ceci illustre les divergences d'actions qui interviennent souvent entre un syndicat professionnel tel le SNCTA et les autres syndicats au sein de la DGAC.

Quoiqu'il en soit, près de 60 ans après la Loi de 1964, tout en étant reconnu depuis 1984, l'exercice du droit de grève par les personnels de la Navigation Aérienne fait encore l'objet de nouvelles modalités.

4.1.2 Les évolutions statutaires

Sur ce point, je reprendrai la doctrine développée à l'époque par le SNCTA lors d'une conférence de presse (20 mars 1973) : « *« nous demandons quant à nous l'avènement d'une profession verticale évitant précisément les clivages catégoriels* ». Dans ses mémoires, Daniel Gorin développait plus explicitement le concept.

Quelque 35 ans après, la loi du 31/12/1989 instaurait le corps de Ingénieurs du Contrôle de la Navigation aérienne, les ICNA.

Si l'on se réfère au décret d'application du 8 novembre 1990, on relève

- Dans son article 1^{er} :
« *Le corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne est classé dans la catégorie A prévue à l'article 13 de la loi du 13 juillet 1983 susvisée* ».
- Dans son article 3 :
« *Les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne :*

a) assurent les services de la circulation aérienne :

1° soit dans les organismes de contrôle de la circulation aérienne classés dans les groupes A à E figurant sur un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile lorsqu'ils détiennent la licence de contrôleur de la circulation aérienne mentionnée à l'article R. 135-1 du code de l'aviation civile ;

2° soit dans les organismes chargés de l'organisation et de la gestion du trafic aérien et dans les détachements civils de coordination ;

3° soit dans les organismes classés dans les groupes F et G figurant sur l'arrêté mentionné au 1°, lorsqu'ils y exerçaient leurs fonctions au moment où l'organisme a été classé dans l'un de ces groupes et qu'ils détiennent la licence mentionnée au 1°.

b) Peuvent être chargés de fonctions d'encadrement, d'instruction, d'enseignement, d'étude, de recherche ou de direction de service ou de partie de service dans les organismes prévus au a ci-dessus, dans les autres directions et services de la direction générale de l'aviation civile et à l'Ecole nationale de l'aviation civile.

Ainsi, la vision du métier de Contrôleur par quelques « pionniers » venait de se concrétiser.

Après des débuts incertains, de plus en plus d'Ingénieurs du contrôle sont maintenant chargés de fonctions d'encadrement et de direction. C'est un bien.

Pendant mes années en « exploitation », j'ai toujours évité tout clivage. A ce propos, je me souviens encore de ma première réunion avec les Chefs d'équipe au CRNA/ N en 1976 : « *chacun son métier, vous le contrôle, moi aller négocier le contour des zones C* ».

Depuis, à la suite des échanges que j'ai eus avec de nombreux contrôleurs « en retraite », j'ai retenu que,

- la vie d'équipe est un facteur fondamental dans les tensions qui ont pu surgir et qui se sont estompées, mais aussi et surtout dans les amitiés et l'esprit d'entraide qui a forgé le ciment des relations entre certains acteurs. L'appartenance à une équipe est à la base de tous les souvenirs, donc de la vie.

- au-delà des différences statutaires, ceci concourait à cette forme de cloisonnement entre la « salle de contrôle » et les « bureaux de l'encadrement » que j'ai vécue avec difficulté. Cette cloison était amovible sur certains sujets, mais jamais lors des mouvements sociaux.

Les nouvelles dispositions statutaires permettent-elles, à elles seules, d'éviter le retour à ce partage, tout en respectant le rôle de chacun ? Je l'espère.

Plus généralement, ces évolutions ont pris tout ce temps car -conjointement- deux questions se posaient : l'appartenance à la fonction publique ? La place de la Navigation aérienne au sein de la DGAC ?

Sommes-nous arrivés à un juste équilibre durable ? Je ne sais pas. Personnellement je ne provoquerai pas le débat. Mais je pense que -tôt ou tard- il sera naturellement posé par la Commission européenne (cf. ci-après) et peut-être même par les jeunes générations.

4.1.3 Les protocoles

Dans l'environnement du mouvement social de 1973, figure la difficulté de renouveler le protocole de 1970 en tant que « vision partagée ».

Les démarches ultérieures visant à établir des protocoles entre les parties prenantes sont largement développées dans l'ouvrage de Pierre Lauroua « L'Aviation civile, une administration *dans Paris, 19190-2009* » (chapitre « Le temps des protocoles » pages 363 et suivantes).

Il n'est nullement question de remettre en cause cette démarche.

Mais, avec le recul, je constate que, si le principe originel de « la vision partagée » est toujours sous-jacent, le domaine couvert et le champ d'application ont évolué.

A mon époque, il s'appliquait au domaine Navigation aérienne et j'avais l'impression d'une négociation avec les Syndicats, visant à mettre en parallèle, pour « l'administration » des progrès opérationnels et techniques, pour les « représentants syndicaux » des avantages statutaires (et au fond, chacun son rôle, comme me l'a dit un jour un représentant syndical !).

Aujourd'hui, il s'agit d'un « protocole DGAC » s'inscrivant dans le cadre des « Accords collectifs dans la fonction publique » (ordonnance du 17/02/2021 et Décret du 07/07/2021). Le domaine navigation aérienne n'en constitue qu'une partie, éclatée par axes stratégiques.

Face au poids grandissant de la Commission Européenne, je m'interroge sur la convergence entre le contenu et la périodicité d'un tel protocole d'une part et, d'autre part, le règlement d'exécution CE 2019 : « système de performance et de tarification » qui s'applique à la navigation aérienne, dans la cadre du « Ciel unique européen ». Un des éléments de doctrine de cette initiative s'appuie sur une séparation entre le « régulateur » et « l'opérateur ». Je l'ai vue naître en 1999, elle n'a cessé de se développer depuis !

4.2 Réflexions plus générales

➤ **Sur les événements eux-mêmes**

-L'examen d'un arrêt du Conseil d'Etat, daté du 28 avril 1976, rejetant deux requêtes présentées par un « officier contrôleur » portant non seulement sur sa révocation en 1973 mais aussi sur un abaissement d'échelon qui lui avait été infligé en 1972, conduit à retenir que le Gouvernement avait déjà adopté une attitude répressive avant les événements de « 1973 ».

Par ailleurs, le considérant du CE reprenant celui du Tribunal administratif pour justifier le rejet de la requête concernant l'abaissement d'échelon est pour le moins étonnant, surtout avec le recul ! Je suis perplexé devant les deux expressions « normes

administratives », puis « suivant les consignes lancées par le syndicat auquel il est affilié ». Elles reflètent la culture des années 70.

Il est donc reproduit ci-après.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que lorsqu'il a fixé, le 26 mai 1972, à un chiffre inférieur à celui résultant des normes administratives alors en vigueur les cadences des aéronefs susceptibles d'être accueillis dans le secteur aérien placé sous son contrôle et lorsqu'il a donné aux contrôleurs d'approche les instructions correspondantes, le sieur Z..., suivant les consignes lancées par le syndicat auquel il est affilié a participé à un acte collectif d'indiscipline caractérisé au sens de l'article 2 de la loi du 2 juillet 1964 ; qu'il n'est pas fondé à soutenir...[que] le ministre des transports a commis un excès de pouvoir.

-Certes, il est plus facile d'apprécier un risque de mouvement social à posteriori plutôt qu'en temps réel, mais compte tenu,

- Des actions de revendication en 1972 et les années précédentes,
- De la teneur de ces revendications,
- De la pression du trafic aérien,
- Des moyens techniques en évolution,
- De l'incertitude qui planait quant à la gestion de l'espace aérien entre les autorités civiles et militaires,
- De la sociologie dans les salles de contrôle (CCR et App/TWR),

La probabilité pour qu'un mouvement social se développe devenait de plus en plus élevée. « L'administration » en avait certainement conscience, mais le pouvoir exécutif pensait pouvoir le maîtriser de façon autoritaire, en s'appuyant sur -au moins- une confédération qui ne participait pas à ce mouvement d'une part et, d'autre part, en ayant dans ses dossiers un projet de réorganisation de la gestion de l'espace aérien.

- Le « préavis de grève » initial portait sur une durée de 4 jours, à partir du 20 février 1973, avec une prolongation de 2 jours prononcée le 22 février et renouvelée par la suite de 48h en 48h.

La montée en puissance du système répressif (sanctions) fut très rapide. Ce système est passé de la retenue sur salaire et primes dès le 21 février (1/30^{ème} du traitement par jour et 50% des primes), à un abaissement d'échelon le 22 février, puis une suspension de fonctions (assortie d'une diminution de 50% du traitement et de la suppression de l'intégralité des primes) à compter du 23 février, pour aller vers des déplacements d'office prenant effet au 1^{er} avril 1973 (avec exclusion entraînant la suppression de toute rémunération pendant la durée de la suspension) ; enfin, des révocations furent prononcées après conseil de discipline.

-La sévérité et la rapidité des sanctions témoignent d'une volonté de « casser » le mouvement dans un environnement social quelque peu agité au niveau national, tandis que des élections législatives devaient se dérouler les 4 et 11 mars.

-Les interviews accordées en 2012 dans le cadre de l'élaboration de la collection « mémoire de l'aviation civile » et rapportées dans le volume intitulé « L'aviation civile,

une administration dans Paris, 1919-2009 » (pages 289 à 291), confirment l'ambiance au niveau du Secrétariat Général à l'Aviation Civile :

- Claude Collet, alors directeur du personnel et de l'administration générale durant les événements, déclare : « *le gouvernement décida d'adopter une ligne dure, refusant toute négociation.....l'épreuve de force se termina par une série de sanctions disciplinaires sévères dont la révocation du secrétaire général du syndicat des contrôleurs.* ».

NDLR : toutefois un autre souvenir rapporté par ce Directeur dans la revue en question me laisse perplexe : il laisse penser que « *dans un premier temps, on essaya de faire fonctionner les services de contrôle en ayant recours à la réquisition* ». Il s'est agi probablement d'une hypothèse de gestion et non d'une réalité car lancer des réquisitions ne se fait pas en quelques heures, contrairement à l'application d'une stratégie répressive.

- Sylviane Flory, alors au bureau de la DNA chargé de la gestion des personnels techniques, se souvient « *des piles d'arrêtés concernant les abaissements d'échelon, les déplacements d'office et les révocations, ..., car ce sont des choses que l'on n'oublie pas* » ; elle n'imaginait pas, avec ses 15 ans de carrière à cette époque, « *que l'on puisse être révoqué de la fonction publique* ».

- Ces sanctions furent prises directement par le Ministre des transports, sur la base de l'article 2 de la loi de 64, sauf les révocations qui furent prononcées après réunion de la commission administrative paritaire siégeant en conseil de discipline.

- Les documents consultés étaient signés des Chefs de centre et des Directeurs de région, ou faisaient l'objet d'arrêtés ministériels. Les premiers signataires (Chefs de centre et Directeurs de région) faisaient état de sanctions qui pouvaient être prises, sans précision, ou retransmettaient au niveau individuel les arrêtés ministériels. Il est fort probable qu'ils n'ont pas eu à intervenir dans la teneur de ces arrêtés (nature des sanctions).

Cette situation où le pouvoir politique est en prise directe avec la gestion des « personnels techniques de la navigation aérienne », lors de mouvements sociaux, est une caractéristique des années 70, voire 80. Ceci apparaît encore vrai de nos jours.

-En suspendant des contrôleurs le 24 février, avec effet au 23 février, soit dès le 4^{ème} jour de grève, pour une durée non définie, « l'Administration » instaurait elle-même une diminution du potentiel de contrôle des organismes civils (CRNA et TWR), tandis que Clément Marot était mis en place et n'allait être opérationnel que le 26 février. Ce faisant, elle se mettait en difficulté car les arrêtés signifiant la fin de la suspension devaient accompagner (si ce n'est précéder !) la reprise du travail par les contrôleurs, soit le 20 mars ; or, malgré tout, un doute subsistait quant à cette reprise. De plus, à partir du 26 février, les contrôleurs ne pouvaient pas, de fait, exercer leurs fonctions puisque le plan Clément Marot était appliqué.

- Tous ces éléments renforcent l'idée que le pouvoir politique en place était sous l'influence d'une démarche tendant à créer une structure mixte civile-militaire et qu'il était persuadé, au moins pendant un certain temps (suspension des contrôleurs civils), de l'efficacité des organismes militaires pour assurer les services de la navigation

aérienne (cf. les déclarations des responsables sur les volumes de trafic traités au fil des jours).

Le pouvoir politique devait penser que « Clément Marot » lui laisserait le temps de gérer la situation sur des bases stratégiques (direction commune civile-militaire). Mais la tragédie de « Nantes » en a voulu autrement.

-Avec le recul, il ressort des conversations avec des contrôleurs en exercice en 1973, que le mouvement de grève était diversement approuvé et suivi. Mais la rapidité avec laquelle les sanctions sont tombées ainsi que la décision de mise en place du plan Clément Marot n'ont pas permis d'apprécier réellement ce paramètre. Il aurait pu changer le cours des événements s'il avait été pris en considération avant toute décision.

-Un argument particulier pour aggraver les sanctions prises à l'encontre de certains OCCA (probablement des chefs d'équipe) mérite d'être souligné : « l'effet d'entraînement sur les contrôleurs, notamment les plus jeunes ».

- Lorsque l'on aborde la question d'une grève des contrôleurs aériens, les événements survenus aux Etats Unis en 1981 sont souvent rappelés. Bien qu'étant hors sujet par rapport à notre propos initial, il nous paraît intéressant de rappeler cet événement en annexe.

- Enfin, s'agissant des circonstances de la collision, il est clair que les Autorités gouvernementales ont voulu préserver les Organismes de la Défense aérienne dont relevaient les centres de contrôle militaires. Il ne s'agit nullement de jeter l'opprobre, mais simplement de s'interroger sur l'indépendance des pouvoirs., à cette époque.

➤ ***La place du mouvement 1973 dans notre histoire, en quelques phrases***

Marqué par l'application du plan de substitution « Clément Marot » au cours duquel la dramatique collision de Nantes s'est produite, le mouvement social de février 1973 est incontestablement à l'origine d'évolutions majeures dans le domaine de la navigation aérienne :

- Au plan social, si aucune avancée significative ne fut immédiatement obtenue pour les contrôleurs, il a bousculé les esprits et préparé les modifications statutaires ultérieures, notamment le droit de grève et la transformation du corps des Officiers contrôleurs de la navigation aérienne en Ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne avec classement « hors catégorie pour la fixation de leurs indices de traitement » (loi du 31/12/1989 ; décret du 8/11/1990).
- Au plan syndical, il a consolidé la représentativité, à part entière, d'un syndicat « professionnel » : le SNCTA.
- Au plan structurel, il a marqué l'arrêt d'un rapprochement, sous une même autorité, des services de contrôle civils et militaires envisagé par le pouvoir politique. On s'est alors orienté vers une « cogestion » renforcée de l'espace aérien entre autorités civiles et militaires (DEA, CRGs, BEPs,

DCCs, DNA-DirCAM), chacun mettant en œuvre ses propres moyens, sans écarter quelques co-implantations. Par décret en date du 30 mars 1976, une Direction Générale de l'Aviation Civile sera créée.

- Le plan Clément Marot sera abandonné en tant que substitut à un contrôle « civil », lors de conflits sociaux.

4.3 Souvenirs personnels

Au plan professionnel, étant à Eurocontrol (Bruxelles) de 1970 à 1975, je ne fus pas directement concerné par la tragédie « Nantes », du moins en exploitation. Toutefois, parmi les dossiers qui me furent confiés à cette époque figuraient deux des simulations « en temps réel » sur la coordination entre les centres civils et militaires, effectuées sur les installations du Centre expérimental de Brétigny : les C19-2 et C19-3 qui furent précédées par la C19-1 en 1969 et suivies par la C19-4 en 1976 (j'étais alors au CRNA/Nord et des contrôleurs de ce centre participèrent aux exercices).

Ainsi, je peux apporter un témoignage d'ambiance autours de la tragédie de Nantes. Lors de la simulation C19-3 puis celle de 1976 : tout en coopérant, il régnait une forme d'omerta sur le sujet entre les acteurs civils et militaires

Si l'on s'intéresse aux thèmes des simulations, il apparait nettement une évolution des principes d'organisation : alors qu'en 1969 nous étions dans un environnement SCCAG (présence de contrôleurs civils dans les centres militaires), les C19-3 et 4 s'appuyaient sur des unités de contrôle nettement dissociées entre les organismes civils et militaires, avec une transmission automatisée de données par les organismes civils vers les centres militaires (liaison STRIDA-CAUTRA), allant même jusqu'aux « intentions de contrôle » pour la C19-4. Il est aussi intéressant de rappeler que la C19-3 a permis de tester une fonction « assistance anti collision » (ou « visualisation du trafic utile ») pour les contrôleurs militaires dans les centres disposant des informations radar traitées par le STRIDA.

Pour reconstituer le passé et participer à l'élaboration de ce document avec Philippe Jaquard (il fut chef du CRNA/SO de 1978 à 1984, chef du SCTA de 1988 à 1993 et DNA de 1993 à 1998), nous nous sommes entretenus de vive voix ou par échange de courriels avec quelques Contrôleurs qui les ont vécus, notamment à Aix-en-Provence et à Bordeaux. Qu'ils soient remerciés d'avoir accepté ces entretiens alors qu'ils faisaient ressurgir des moments pénibles pour eux.

[Note : Il se trouve que mon stage à la sortie de l'ENAC (1965) fut au CRNA/SE où quelques promotions de jeunes TNA/OCCA (création de ce corps en 1964) venaient d'arriver. Bon nombre parmi eux seront Premiers Contrôleurs ou Chefs d'équipe en 1973 ; ils subiront des sanctions souvent très sévères et nous nous retrouverons bien plus tard, ...en retraite dans le Pays d'Aix !].

L'éloignement ne m'a pas permis de retrouver les contrôleurs du CRNA/N qui ont vécu ces événements et que j'ai connus peu de temps après ; je le regrette.

Par ailleurs, j'ai eu l'occasion de bavarder, « un verre à la main », avec Jacques Fournier qui a longuement rapporté ses mémoires, disponibles sur internet. (Je l'ai retrouvé, en retraite, à Aix-en-Provence, mais il est décédé peu de temps après). Jean-Gab Napoli, ancien contrôleur au CRNA/SE (puis à Nice), a eu la gentillesse de me communiquer tous ses dessins et archives, notamment les coupures de presse. Enfin, l'Amicale Aixoise m'a intégré et autorisé à accéder à son site « privé », ce qui m'a permis de retrouver les dessins humoristiques d'un contrôleur que j'ai bien connu au CRNA/N : Bernard Vuillemot, dit « Matelot » (décédé en 2009). Toujours caustique, mais respectueux au plan humain, ce qui incitait à la réflexion. Je fus l'objet de quelques dessins de sa part, notamment lors de l'introduction du « strip court » au CRNA/N...

A propos de ces dessins, dans le contexte du drame de « La Planche », nous avons hésité à en introduire certains dans ce document. Or, aucun ne se rapportait directement à ce drame. La communauté de la navigation aérienne a le plus grand respect des familles et elle ne fait aucun commentaire sur la collision elle-même. En revanche, l'objectif des humoristes était bien de « servir les revendications professionnelles des contrôleurs », comme le dit « Jean-Gab ». Ils s'inscrivent donc dans l'esprit de notre histoire sociale. Gravité et humour.

En tant que chef du service exploitation du CRNA/N de 1976 à 1982, je fus confronté aux événements sociaux de 1978/1979 dont l'environnement était identique à 1973 pour ce qui concerne la législation du droit de grève (la loi de 1964 ne sera revue que fin 1984). Un peu plus tard, je fus chef du CRNA/N de 1994 à 1999, mais alors la gestion des mouvements sociaux se situait dans le cadre d'un « service minimum ».

[Note : la gestion de la grève de 1979, s'est aussi traduite par des sanctions, non seulement vis-à-vis des contrôleurs mais aussi au niveau de « l'encadrement » beaucoup plus sévères que celles attendues. Il s'est agi de « mutations d'office » de certains IEEAC, assurant la fonction d'ingénieur de permanence, alors que des sanctions financières étaient annoncées. Cet épisode m'a marqué, alors que j'ai retrouvé les « sanctionnés » quelques années après, sans arrière-pensée dans nos relations professionnelles].

A plusieurs reprises, j'ai donc travaillé avec des acteurs directs de 1973, lors de réunions « Chefs d'équipe », ou comme représentants syndicaux. J'en garde le souvenir d'hommes* d'une très grande discrétion sur leurs actions et très professionnels dans l'exercice de leurs fonctions, quelle que soit leur appartenance syndicale ou associative (APCA). Ce n'est que lorsque j'ai lu leurs noms dans des archives syndicales, bien des années après, que j'ai réalisé leur rôle. J'en ai revu certains, en retraite, donc dans un contexte non professionnel ; la discrétion était toujours de mise.

Cela me fait réaliser que même ma « hiérarchie » ne m'a pas parlé de cette époque afin que j'en tire des enseignements dans l'exercice de mes fonctions.

*[*Note : en 1973, il y avait peu de contrôleurs féminins, au niveau PC et surtout « chef d'équipe »].*



PIECES JOINTES

*Ces documents viennent à l'appui du texte.
Ils ont été recueillis auprès de certains contrôleurs et reproduits avec leur autorisation, ou sont extraits de publications disponibles sur certains sites internet.
En application de la loi d'amnistie de 1974, les noms sont effacés. Ces documents doivent donc être vus dans leur principe.
Les arrêts du Conseil d'Etat ont été obtenus en consultant le recueil *LEBON*. Ils sont reproduits intégralement.*

La progression des sanctions :

- **1. Avertissement** (source « mémoires Jacques Fournier)
- **2. Suspension** (source : archives d'un contrôleur « déplacé »)
- **3. Déplacement** (source : archives d'un contrôleur « déplacé »)
- **4. Révocation** (source : « Face aux vents n°3, SNCTA informations)

L'arrêt du Conseil d'Etat concernant un Contrôleur stagiaire : PJ n°5

L'arrêt du Conseil d'Etat annulant l'arrêté de révocation de l'un des contrôleurs sanctionnés : PJ n°6.

L'arrêt du Conseil d'Etat n'annulant pas l'arrêté de révocation du « 7^{ème} révoqué » : PJ n° 7

L'arrêt du Conseil d'Etat concluant sur la « responsabilité entière de l'Etat » dans la collision de Nantes : PJ n°8

Les trajectoires des avions (Extrait du rapport du BEA, annexe 2) : PJn°9

jcm/dls.

MINISTRE DES TRANSPORTS
Secrétariat Général à l'Aviation Civile
Région Aéronautique Sud-Est
21, Avenue Jules Isaac
13.617 - 11X-IN-PROVENCE CEDEX

Aix, le 28 février 1973

N/Réf. : n° 0216 /CRNA-3

Monsieur

RECOMMANDE
avec A.R.

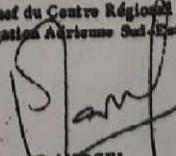
Le 28 février 1973, vous ne vous êtes pas présenté à votre poste de travail.

Vous voudrez bien me communiquer, par écrit et par retour du courrier, des explications concernant votre absence.

Dans le cas où ces explications ne seraient pas jugées satisfaisantes, l'Administration Centrale m'a fait savoir que :

- 1°) - Outre l'abattement de 1/30ème de votre traitement par jour d'absence, votre prime mensuelle d'exploitation et votre prime mensuelle de surcharge seront réduites de 50 % pour le mois de février.
- 2°) - Une procédure disciplinaire sera engagée à votre encontre.

Le Chef du Centre Régional de la
Navigation Aérienne Sud-Est,


J.C. MARGEL
Ingénieur de l'Aviation Civile

MINISTERE DES TRANSPORTS
Secrétariat Général à l'Aviation Civile

REGION AERONAUTIQUE SUD-EST
21, Avenue Jules Isaac
13617 - AIX EN PROVENCE CEDEX

Monsieur

Aix, le Février 1973

Références : 1416 /RASE/DG

OBJET : Cessation concertée du service.

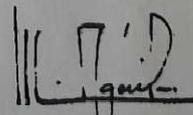
Je viens d'être informé que pour la 3ème fois consécutive vous ne vous étiez pas présenté à votre poste de travail le 23 Février 1973 à 2000 heures, manifestant ainsi votre adhésion au mouvement de grève déclenché par les Officiers Contrôleurs de la Circulation Aérienne.

J'ai le regret de vous informer que, devant cette attitude, Monsieur le Ministre des transports a décidé de vous suspendre immédiatement de vos fonctions et ce jusqu'à nouvel avis,

Cette décision, qui prend effet à compter de ce jour, est assortie pendant toute la durée de cette suspension :

- d'une réduction de 50 % de votre traitement ;
- de la suppression de l'intégralité de vos primes.

Le Directeur de la Région Aéronautique
Sud-Est


M. AGESILAS

MINISTRE DES TRANSPORTS

SECRETARIAT GENERAL A L'AVIATION CIVILE

République Française

A R R E T E

LE MINISTRE DES TRANSPORTS

Vu l'ordonnance n° 59-244 du 4 février 1959, modifiée, relative au statut général des fonctionnaires, notamment ses articles 30 et 32,

Vu la loi n° 64-650 du 2 juillet 1964, relative à certains personnels de la navigation aérienne, notamment son article 2, 2° alinéa, qui dispose ".... toute cessation concertée du service de la part des officiers contrôleurs de la circulation aérienne....pourra être sanctionnée en dehors des garanties disciplinaires",

Vu le décret n° 64-821 du 6 août 1964, modifié par le décret n° 71-237 du 30 mars 1971, portant statut du corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne,

Vu l'arrêté du 22 février 1973 infligeant un abaissement d'échelon à M. _____ officier contrôleur de la circulation aérienne de classe principale,

Vu l'arrêté du 24 février 1973 portant suspension de M. _____, officier contrôleur de la circulation aérienne de classe principale, à compter du 23 février 1973,

Vu le rapport du directeur de la région de l'aviation civile du Sud-Est en date du 15 mars 1973,

Vu la lettre du directeur de la région de l'aviation civile du sud-est du 16 mars 1973 invitant M. _____ à prendre connaissance de son dossier, considérant que l'intéressé n'a pas donné suite à cette invitation,

.../...

- 2 -

Considérant que M. _____, premier contrôleur au CRNA Sud-Est, sanctionné pour l'absence non justifiée constatée le 20 février 1973, ne s'est présenté à son travail ni le 22 février, ni le 23 février 1973, qu'en conséquence, a été suspendu à compter de ce jour et une nouvelle procédure disciplinaire engagée à son encontre,

Considérant que ces cessations de service ont revêtu un caractère concerté et tombent ainsi sous le coup des dispositions de l'article 2 de la loi du 2 juillet 1964 susvisée,

Considérant que les absences répétées de M. _____, du fait de ses fonctions de responsabilité, ont gravement perturbé le contrôle de la circulation aérienne exercé par le centre de contrôle régional sud-est et eu, en outre un effet d'entraînement sur les autres contrôleurs, notamment les plus jeunes,

Qu'il y a lieu en conséquence d'infliger à l'intéressé une nouvelle sanction, plus grave que la précédente,

A R R E T E

Article 1er - Un déplacement d'office est infligé à M. _____ officier contrôleur de la circulation aérienne de classe principale.

Article 2 - Il est mis fin à la suspension de M. _____ à compter du 1er avril 1973.

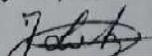
Article 3 - A titre complémentaire, une exclusion temporaire de fonctions, privative de toute rémunération, à l'exception des prestations familiales, est infligée à _____ pour une durée correspondant à sa suspension, soit du 23 février au 31 mars 1973.

Article 4 - M. _____, officier contrôleur de la circulation aérienne de classe principale est réintégré dans son corps à compter du 1er avril 1973 et affecté, à cette date, à l'aéroport de BALE-MULHOUSE, en qualité de chef de quart.

Article 5 - Un arrêté ultérieur reclassera l'intéressé dans ses grade et échelon compte tenu des dispositions de l'article 3 ci-dessus.

Article 6 - M. _____ percevra, à compter du 1er avril 1973, la prime mensuelle d'exploitation sur la base du taux correspondant à sa nouvelle affectation.

Pour application
Le Directeur Général
L'Agent Supérieur



Fait à Paris, le 27/02/73

Le Ministre des Transports
Robert GALLEY

MINISTRE DES TRANSPORTS
Secrétariat Général à l'Aviation Civile

REPUBLIQUE FRANCAISE

ARRETE
LE MINISTRE DES TRANSPORTS

VU l'ordonnance n°59244 du 4 février 1959, modifiée relative au Statut Général des Fonctionnaires, notamment ses articles 30 et 32,

VU la loi n° 64650 du 2 juillet 1964, relative à certains personnels de la Navigation Aérienne, notamment son article 2, 2° alinéa, qui dispose "...toute cessation concertée du service de la part des Officiers Contrôleurs"..."pourra être sanctionné en dehors des garanties disciplinaires",

VU le décret n°64821 du 6 août 1964, modifié par le décret n°71237 du 30 mars 1971 portant statut du corps des Officiers Contrôleurs,

VU l'arrêté du 24 février 1973 portant suspension de M. LEFRANC, O.C.C.A./P/

VU le rapport du chef de Centre Régional de la Navigation Aérienne du Sud-est

VU l'attestation de communication du dossier de l'intéressé au 22 mars

VU l'avis conforme du Conseil de Discipline en date du 29 mars 1973

Considérant que M. LEFRANC, chef d'équipe au C.R.N.A. Sud-Est, en ne prenant pas le 20 février 1973 le service pour lequel il était commandé, a participé à un mouvement de CESSATION CONCERTÉE DE SERVICE et qu'il n'a fourni de son absence aucune justification,

Considérant que M. LEFRANC a été informé par lettre du 20 février 1973, que ce MANQUEMENT A SES OBLIGATIONS PROFESSIONNELLES ferait l'objet d'une procédure disciplinaire,

Considérant que M. LEFRANC n'a repris son service ni le 21, ni le 23 février,

Considérant qu'un abaissement d'échelon a été prononcé à l'encontre de l'intéressé,

Considérant que M. LEFRANC a été mis en mesure de prendre connaissance de son dossier et de présenter sa défense devant le Conseil de Discipline,

Qu'il y a lieu de sanctionner, pour ces motifs, M. LEFRANC,

ARRETE

ARTICLE UNIQUE: - M. LEFRANC, Officier Contrôleur de la Circulation Aérienne de Classe Principale, est révoqué avec maintien de ses droits à pension

Fait à PARIS le 29 mars 1973

Le MINISTRE DES TRANSPORTS

Robert GALLEY

Recours d'un stagiaire

Conseil d'Etat, 1 / 4 SSR, du 15 décembre 1976, 01969, mentionné aux tables du recueil Lebon

Conseil d'Etat - 1 / 4 SSR

**statuant
au contentieux**

- N° 01969
- Mentionné dans les tables du recueil Lebon

Lecture du mercredi 15 décembre 1976

Président

M. Heumann

Rapporteur

Mme Aulagnon

Commissaire du gouvernement

M. Denoix de Saint Marc

[Texte intégral](#)

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

VU LA REQUETE SOMMAIRE ET LE MEMOIRE AMPLIATIF PRESENTES POUR LE SIEUR ██████████ X..., OFFICIER CONTROLEUR STAGIAIRE DE LA CIRCULATION AERIENNE DEMEURANT ... A AIX-EN-PROVENCE, BOUCHES-DU-RHONE , LADITE REQUETE ET LEDIT MEMOIRE ENREGISTRES AU SECRETARIAT DU CONTENTIEUX DU CONSEIL D'ETAT LES 9 FEVRIER ET 20 MAI 1976 ET TENDANT A L'ANNULATION DU JUGEMENT EN DATE DU 16 JUILLET 1975 PAR LEQUEL LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MARSEILLE A, D'UNE PART, DECLARE IRRECEVABLE SA DEMANDE TENDANT A L'ANNULATION DE L'ARRETE PRIS PAR LE MINISTRE DES TRANSPORTS EN DATE DU 22 FEVRIER 1976 LUI INFLIGEANT UN BLAME, D'AUTRE PART, REJETE SA DEMANDE TENDANT A L'ANNULATION DE L'ARRETE PRIS PAR LE MEME MINISTRE LE 26 FEVRIER 1973 ET L'EXCLUANT TEMPORAIREMENT DE SES FONCTIONS; VU L'ORDONNANCE DU 4 FEVRIER 1959 PORTANT STATUT GENERAL DES FONCTIONNAIRES; VU LA LOI DU 16 JUILLET 1974; VU LA LOI N. 64-650 DU 2 JUILLET 1964; VU LE DECRET N. 49-1239 DU 13 SEPTEMBRE 1949; VU L'ORDONNANCE DU 31 JUILLET 1945 ET LE DECRET DU 30 SEPTEMBRE 1953; VU LE CODE GENERAL DES IMPOTS; CONSIDERANT QU'AUX TERMES DE L'ARTICLE 2, ALINEA DE LA LOI DU 2 JUILLET 1964 RELATIVE A CERTAINS PERSONNELS DE LA NAVIGATION AERIENNE, "TOUTE CESSATION CONCERTEE DU SERVICE, TOUT ACTE COLLECTIF D'INDISCIPLINE CARACTERISEE DE LA PART DES OFFICIERS CONTROLEURS DE LA CIRCULATION AERIENNE ET DES ELECTRONICIENS DE LA SECURITE AERIENNE POURRA ETRE SANCTIONNE EN DEHORS DES

GARANTIES DISCIPLINAIRES; QUE LE SIEUR X..., QUI A PARTICIPE AU MOUVEMENT DE GREVE DES CONTROLEURS DE LA NAVIGATION AERIENNE A PARTIR DU 20 FEVRIER 1973 A FAIT L'OBJET SUR LE FONDEMENT DE LA DISPOSITION PRECITEE, D'ABORD D'UN BLAME PUIS D'UNE EXCLUSION TEMPORAIRE DE FONCTIONS;

EN CE QUI CONCERNE L'ARRETE DU 22 FEVRIER 1973 INFLIGEANT UN BLAME AU SIEUR X... : CONSIDERANT QU'AUX TERMES DE L'ARTICLE 12 DE LA LOI DU 16 JUILLET 1974 PORTANT AMNISTIE : "SONT AMNISTIES LES FAITS AYANT MOTIVE LES SANCTIONS PRISES A L'ENCONTRE DES OFFICIERS CONTROLEURS ET PERSONNELS DE LA NAVIGATION AERIENNE A L'OCCASION DES CONFLITS SURVENUS AU COURS DES ANNEES 1972 ET 1973"; QUE LE BLAME INFLIGE AU SIEUR X..., PAR L'ARRETE DU 22 FEVRIER 1973 A DONC ETE ENTIEREMENT EFFACE PAR CES DISPOSITIONS; QUE, PAR SUITE, LES CONCLUSIONS DIRIGEEES CONTRE LEDIT ARRETE PRESENTEES AU TRIBUNAL ADMINISTRATIF PAR LE REQUERANT ETAIENT DEVENUES SANS OBJET A LA DATE DU 16 JUILLET 1975 A LAQUELLE CE TRIBUNAL A RENDU SON JUGEMENT ET QU'IL N'Y AVAIT LIEU POUR LUI D'Y STATUER; QUE C'EST DONC A TORT QU'IL A REJETE CES CONCLUSIONS COMME IRRECEVABLES; QU'AINSI SON JUGEMENT DOIT ETRE ANNULE SUR CE POINT;

CONSIDERANT QUE L'AFFAIRE EST EN ETAT, QU'IL Y A LIEU D'EVOQUER ET DE SE PRONONCER IMMEDIATEMENT SUR LA DEMANDE PRESENTEE PAR LE SIEUR X... DEVANT LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MARSEILLE DANS LA MESURE OU ELLE TEND A L'ANNULATION DE L'ARRETE MINISTERIEL DU 22 FEVRIER 1973;

CONSIDERANT QUE LES CONCLUSIONS ETANT DEVENUES SANS OBJET, IL N'Y A LIEU D'Y STATUER;

EN CE QUI CONCERNE L'ARRETE DU 26 FEVRIER 1973 : CONSIDERANT QU'IL RESULTE DE L'INSTRUCTION QU'APRES AVOIR INFLIGE LE 22 FEVRIER 1973 UN BLAME AU SIEUR X... POUR REPRIMER LA CESSATION DE SERVICE DONT IL S'ETAIT RENDU COUPABLE LES 20 ET 21 FEVRIER A LA SUITE DU MOUVEMENT DE GREVE LANCE LE 20 FEVRIER, LE MINISTRE DES TRANSPORTS A, LE 26 FEVRIER PRONONCE L'EXCLUSION TEMPORAIRE DE FONCTIONS DE L'INTERESSE POUR REPRIMER LA FAUTE COMMISE EN PROLONGEANT SA PARTICIPATION A LA GREVE AU COURS DES JOURS SUIVANTS; QUE LA CIRCONSTANCE QUE LE SYNDICAT AUQUEL APPARTENAIT LE REQUERANT AVAIT LANCE UN MOT D'ORDRE DE GREVE DE 4 JOURS CONSECUTIFS N'EST PAS DE NATURE A RETIRER A CETTE PROLONGATION QUI S'EST POURSUIVIE D'AILLEURS AU DELA DE 4 JOURS, LE CARACTERE D'UNE FAUTE NOUVELLE POUVANT ENTRAENER UNE SANCTION DISTINCTE DE CELLE, D'AILLEURS EFFACEE PAR L'AMNISTIE QUI AVAIT ETE MOTIVEE PAR LA CESSATION DE SERVICE DES 21 ET 22 FEVRIER 1973;

CONSIDERANT QU'IL RESULTE DE CE QUI PRECEDE QUE LE SIEUR X... N'EST PAS FONDE A SOUTENIR QUE C'EST A TORT QUE, PAR LE JUGEMENT ATTAQUE, LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MARSEILLE A REJETE SA DEMANDE TENDANT A L'ANNULATION DE L'ARRETE DU 26 FEVRIER 1973 QUI LUI A INFLIGE UNE SANCTION EN RAISON DE SA PARTICIPATION A UNE GREVE ILLEGALE;

DECIDE : ARTICLE 1ER - LE JUGEMENT EN DATE DU 16 JUILLET 1975 DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MARSEILLE EST ANNULE EN TANT QU'IL STATUE SUR LES CONCLUSIONS DIRIGEEES CONTRE L'ARRETE DU 22 FEVRIER 1973. ARTICLE 2 - IL N'Y A LIEU DE STATUER SUR LES CONCLUSIONS PRESENTEES DEVANT LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MARSEILLE DIRIGEEES CONTRE L'ARRETE DU 22 FEVRIER 1973. ARTICLE 3 - LE SURPLUS DES CONCLUSIONS DE LA REQUETE DU SIEUR X... EST REJETE. ARTICLE 4 - LES DEPENS SONT MIS A LA CHARGE DU SIEUR X.... ARTICLE 5 - EXPEDITION DE LA PRESENTE DECISION SERA TRANSMISE AU MINISTRE DES TRANSPORTS.

Annulation « révocation »

Conseil d'Etat, 3 / 5 SSR, du 16 mai 1975, 96973,
mentionné aux tables du recueil Lebon

Conseil d'Etat - 3 / 5 SSR

**Statuant
au contentieux**

- N° 96973
- Mentionné dans les tables du recueil Lebon

Lecture du vendredi 16 mai 1975

Président

M. Odent

Rapporteur

M. Labarre

Commissaire du gouvernement

Mme Grévisse

Texte intégral

**RÉPUBLIQUE FRANCAISE
AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS**

VU LE RECOURS DU SECRETAIRE D'ETAT AUX TRANSPORTS SECRETARIAT GENERAL A L'AVIATION CIVILE, LEDIT RECOURS ENREGISTRE AU SECRETARIAT DU CONTENTIEUX DU CONSEIL D'ETAT LE 25 SEPTEMBRE 1974 ET TENDANT A CE QU'IL PLAISE AU CONSEIL ANNULER UN JUGEMENT EN DATE DU 26 JUILLET 1974 PAR LEQUEL LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE BORDEAUX A ANNULE UN ARRETE EN DATE DU 2 AVRIL 1973 PAR LEQUEL LE MINISTRE DES TRANSPORTS A REVOQUE LE SIEUR ████████ X... DE SES FONCTIONS D'OFFICIER CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE, SANS SUSPENSION DE SES DROITS A PENSION, PAR MESURE DISCIPLINAIRE ; VU LA LOI N° 64-650 DU 2 JUILLET 1964 RELATIVE A CERTAINS PERSONNELS DE LA NAVIGATION AERIENNE ; VU LA LOI N° 74-643 DU 16 JUILLET 1974 PORTANT AMNISTIE ; VU L'ORDONNANCE DU 31 JUILLET 1945 ET LE DECRET DU 30 SEPTEMBRE 1953 ; VU LE CODE GENERAL DES IMPOTS ; CONSIDERANT QU'AUX TERMES DE L'ARTICLE 4 DU DECRET DU 14 FEVRIER 1959 PORTANT REGLEMENT D'ADMINISTRATION PUBLIQUE RELATIF A LA PROCEDURE DISCIPLINAIRE CONCERNANT LES FONCTIONNAIRES ET APPLICABLE AUX OFFICIERS CONTROLEURS DE LA CIRCULATION AERIENNE, CONFORMEMENT AU DERNIER ALINEA DE L'ARTICLE 2 DE LA LOI DU 2 JUILLET 1964 LES CONCERNANT, LORSQU'UNE MESURE DE REVOCATION EST PRONONCEE A LEUR ENCONTRE : "... LE CONSEIL DE DISCIPLINE EMET UN AVIS MOTIVE SUR LA SANCTION QUE LUI PARAISSENT DEVOIR JUSTIFIER LES FAITS REPROCHES A L'INTERESSE ET TRANSMET CET AVIS A L'AUTORITE

AYANT POUVOIR DISCIPLINAIRE..." ;
CONSIDERANT QUE LE "PROCES-VERBAL CONDENSE" DE LA REUNION TENUE
LE 29 MARS 1973 PAR LA COMMISSION ADMINISTRATIVE PARITAIRE DU
CORPS DES OFFICIERS CONTROLEURS DE LA CIRCULATION AERIENNE
SIEGEANT EN CONSEIL DE DISCIPLINE ET QUI EST LE DOCUMENT AU VU
DUQUEL LE MINISTRE DES TRANSPORTS A PRIS, LE 2 AVRIL 1973, SON ARRETE
REVOQUANT LE SIEUR X... MICHEL MENTIONNE LES RAISONS POUR
LESQUELLES ONZE OFFICIERS CONTROLEURS DE LA CIRCULATION
AERIENNE AVAIENT ETE SUSPENDUS DE LEURS FONCTIONS, MAIS NE
COMPORTE AUCUN MOTIF A L'APPUI DE L'AVIS EMIS PAR LE CONSEIL DE
DISCIPLINE ET SUIVANT LEQUEL UNE MESURE DE REVOCATION LUI
PARAISSAIT DEVOIR ETRE INFLIGEE A L'INTERESSE ; QU'AINSI LA DECISION
ATTAQUEE EST INTERVENUE A LA SUITE D'UNE PROCEDURE IRREGULIERE ;
QUE, PAR SUITE, LE SECRETAIRE D'ETAT AUX TRANSPORTS N'EST PAS FONDE
A SOUTENIR QUE C'EST A TORT QUE, PAR LE JUGEMENT ATTAQUE, EN DATE
DU 26 JUILLET 1974, LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE BORDEAUX A ANNULE
CET ARRETE ;
DECIDE : ARTICLE 1ER - LE RECOURS SUSVISE DU SECRETAIRE D'ETAT AUX
TRANSPORTS EST REJETE. ARTICLE 2 - L'ETAT SUPPORTERA LES DEPENS.
ARTICLE 3 - EXPEDITION DE LA PRESENTE DECISION SERA TRANSMISE AU
SECRETAIRE D'ETAT AUX TRANSPORTS.

Analyse

- **Abstrats**

CETAT01-03-01-02 ACTES LEGISLATIFS ET ADMINISTRATIFS -
VALIDITE DES ACTES ADMINISTRATIFS - FORME - QUESTIONS
GENERALES - MOTIVATION - Motivation insuffisante - Avis d'une
commission administrative paritaire siégeant en conseil de discipline.

CETAT36-09-05 FONCTIONNAIRES ET AGENTS PUBLICS - DISCIPLINE
- PROCEDURE - Conseil de discipline - Avis - Avis insuffisamment motivé.

- **Résumé**

01-03-01-02, 36-09-05 Ministre ayant révoqué un fonctionnaire au vu du procès-verbal de la réunion tenue par la commission administrative paritaire siégeant en conseil de discipline. Ce document mentionnait les raisons pour lesquelles onze agents appartenant au même corps avaient été suspendus de leurs fonctions, mais ne comportait aucun motif à l'appui de l'avis par lequel le conseil de discipline avait estimé que l'intéressé devait être révoqué. Méconnaissance de l'article 4 du décret du 14 Février 1959 portant règlement d'administration publique relatif à la procédure disciplinaire concernant les fonctionnaires, aux termes duquel "le conseil de discipline émet un avis motivé sur la sanction que lui paraissent devoir justifier les faits reprochés à l'intéressé".

Maintien révocation

Conseil d'Etat, 1 / 4 SSR, du 28 avril 1976, 98685 !
98691, mentionné aux tables du recueil Lebon

Conseil d'Etat - 1 / 4 SSR

statuant

au contentieux

- N° 98685 ! 98691
- Mentionné dans les tables du recueil Lebon

Lecture du mercredi 28 avril 1976

Président

M. HEUMANN

Rapporteur

MME CADOUX

Commissaire du gouvernement

M. DONDOUX

Texte intégral

RÉPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

VU, SOUS LE NUMERO 98.685, LA REQUETE PRESENTEE POUR LE SIEUR Z...

DANIEL , OFFICIER CONTROLEUR DE LA CIRCULATION AERIENNE,

DEMEURANT ... A VILLENEUVE LE ROI VAL DE MARNE , LADITE REQUETE

ENREGISTREE AU SECRETARIAT DU CONTENTIEUX DU CONSEIL D'ETAT LE 13

MARS 1975 ET TENDANT A CE QU'IL PLAISE AU CONSEIL ANNULER LE

JUGEMENT EN DATE DU 26 DECEMBRE 1974 PAR LEQUEL LE TRIBUNAL

ADMINISTRATIF DE VERSAILLES A REJETE SA DEMANDE TENDANT A

L'ANNULATION DE L'ARRETE EN DATE DU 2 AVRIL 1973 PAR LEQUEL LE

MINISTRE DES TRANSPORTS L'A REVOQUE DE SES FONCTIONS AVEC

SUSPENSION DE SES DROITS A PENSION, ENSEMBLE ANNULER L'ARRETE

MINISTERIEL PRECITE DU 2 AVRIL 1973;

VU, SOUS LE NUMERO 98.691, LA REQUETE PRESENTEE POUR LE SIEUR Z...

DANIEL , LADITE REQUETE ENREGISTREE AU SECRETARIAT DU

CONTENTIEUX DU CONSEIL D'ETAT LE 14 MARS 1975 ET TENDANT A CE QU'IL

PLAISE AU CONSEIL ANNULER LE JUGEMENT EN DATE DU 26 DECEMBRE 1974

PAR LEQUEL LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE VERSAILLES A REJETE SA

DEMANDE TENDANT A L'ANNULATION DE L'ARRETE EN DATE DU 20 JUIN 1972

PAR LEQUEL LE MINISTRE DES TRANSPORTS LUI A INFLIGE UN ABAISSEMENT

D'ECHELON, ENSEMBLE ANNULER LEDIT ARRETE MINISTERIEL EN DATE DU 20

JUIN 1972;

VU L'ORDONNANCE DU 4 FEVRIER 1959, ENSEMBLE LE DECRET DU 14

FEVRIER 1959; VU LA LOI DU 2 JUILLET 1964 RELATIVE A CERTAINS

PERSONNELS DE LA NAVIGATION AERIENNE; VU LA LOI DU 16 JUILLET 1974

PORTANT AMNISTIE; VU L'ORDONNANCE DU 31 JUILLET 1945 ET LE DECRET

DU 30 SEPTEMBRE 1953; VU LE CODE GENERAL DES IMPOTS;

CONSIDERANT QUE LES DEUX REQUETES DU SIEUR Z... ONT TRAIT A LA

SITUATION ADMINISTRATIVE D'UN MEME FONCTIONNAIRE; QU'ELLES ONT

FAIT L'OBJET D'UNE INSTRUCTION COMMUNE; QU'IL Y A LIEU DE LES JOINDRE POUR Y ETRE STATUE PAR UNE SEULE DECISION;

CONSIDERANT QU'AUX TERMES DE L'ARTICLE 2 DE LA LOI DU 2 JUILLET 1964 RELATIVE A CERTAINS PERSONNELS DE LA NAVIGATION AERIENNE : "LES STATUTS SPECIAUX DES OFFICIERS CONTROLEURS DE LA CIRCULATION AERIENNE ET DES ELECTRONICIENS DE LA SECURITE AERIENNE NE POURRONT PORTER ATTEINTE AU LIBRE EXERCICE DU DROIT SYNDICAL. TOUTE CESSATION CONCERTEE DU SERVICE, TOUT ACTE COLLECTIF D'INDISCIPLINE CARACTERISEE DE LA PART DES OFFICIERS CONTROLEURS DE LA CIRCULATION AERIENNE ET DES ELECTRONICIENS DE LA SECURITE AERIENNE POURRA ETRE SANCTIONNE EN DEHORS DES GARANTIES DISCIPLINAIRES. TOUTEFOIS LA REVOCATION NE POURRA ETRE PRONONCEE QUE DANS LES FORMES PREVUES PAR LE STATUT GENERAL DES FONCTIONNAIRES";

SUR LA REQUETE N. 98.691 TENDANT A L'ANNULATION DU JUGEMENT PAR LEQUEL LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF A REJETE LA DEMANDE DU SIEUR GORIN X... CONTRE L'ARRETE DU MINISTRE DES TRANSPORTS EN DATE DU 20 JUIN 1972 LUI INFLIGEANT UN ABAISSEMENT D'ECHELON : CONSIDERANT QU'IL RESULTE DE L'INSTRUCTION QUE LORSQU'IL A FIXE, LE 26 MAI 1972, A UN CHIFFRE INFERIEUR A CELUI RESULTANT DES NORMES ADMINISTRATIVES ALORS EN VIGUEUR LES CADENCES DES AERONEFS SUSCEPTIBLES D'ETRE ACCUEILLIS DANS LE SECTEUR AERIEN PLACE SOUS SON CONTROLE ET LORSQU'IL A DONNE AUX CONTROLEURS D'APPROCHE LES INSTRUCTIONS CORRESPONDANTES, LE SIEUR Z..., SUIVANT LES CONSIGNES LANCEES PAR LE SYNDICAT AUQUEL IL EST AFFILIE A PARTICIPE A UN ACTE COLLECTIF D'INDISCIPLINE CARACTERISEE AU SENS DE L'ARTICLE 2 DE LA LOI DU 2 JUILLET 1964; QU'IL N'EST, DES LORS, PAS FONDE A SOUTENIR QU'EN PRONONCANT A SON ENCONTRE, POUR LE MOTIF SUSINDIQUE LA SANCTION DE L'ABAISSEMENT D'ECHELON SANS OBSERVER LES GARANTIES DISCIPLINAIRES, LE MINISTRE DES TRANSPORTS A COMMIS UN EXCES DE POUVOIR; QUE LA REQUETE SUSVISEE DOIT EN CONSEQUENCE ETRE REJETEE;

SUR LA REQUETE N. 98.685 TENDANT A L'ANNULATION DU JUGEMENT PAR LEQUEL LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF A REJETE LA DEMANDE DU SIEUR GORIN X... CONTRE L'ARRETE DU MINISTRE DES TRANSPORTS EN DATE DU 2 AVRIL 1973 LE REVOQUANT DE SES FONCTIONS SANS SUSPENSION DE SES DROITS A PENSION : CONSIDERANT QU'EN VERTU DE L'ARTICLE 33 DU DECRET EN DATE DU 14 FEVRIER 1959 PORTANT REGLEMENT D'ADMINISTRATION PUBLIQUE ET RELATIF AUX COMMISSIONS ADMINISTRATIVES PARITAIRES ET AUX COMITES TECHNIQUES PARITAIRES, LES COMMISSIONS ADMINISTRATIVES CREEES POUR CHAQUE CORPS DE FONCTIONNAIRES NE SIEGENT PAS EN ASSEMBLEE PLENIERE LORSQU'ELLES SONT ERIGEEES EN CONSEILS DE DISCIPLINE ET QUE DES CONSEILS DE DISCIPLINE DISTINCTS SONT, EN PRINCIPE, CONSTITUES POUR CHAQUE GRADE D'UN CORPS. QU'AINSI, LA CIRCONSTANCE QUE LES REPRESENTANTS DU PERSONNEL A CERTAINS DES CONSEILS DE DISCIPLINE DE CERTAINS DES GRADES DU CORPS DES OFFICIERS CONTROLEURS DE LA CIRCULATION AERIENNE NE POUVAIENT SIEGER A RAISON DES MESURES DISCIPLINAIRES DONT ILS AVAIENT ETE FRAPPEES, NE FAISAIT PAS OBSTACLE A CE QUE LES AUTRES CONSEILS DE DISCIPLINE OU LES REPRESENTANTS DU PERSONNEL POUVAIENT VALABLEMENT SIEGER FUSSENT CONVOQUES POUR EMETTRE LEUR AVIS SUR LES SANCTIONS DISCIPLINAIRES A

PRENDRE A L'ENCONTRE DES FONCTIONNAIRES DE GRADE CORRESPONDANT; QUE NOTAMMENT LE MINISTRE N'ETAIT PAS TENU, CONTRAIREMENT A CE QUE SOUTIENT LE REQUERANT, DE PROCEDER AU RENOUELEMENT COMPLET DE LA COMMISSION ADMINISTRATIVE; QU'IL RESULTE DE L'INSTRUCTION QUE LORSQU'ELLE A SIEGE LE 30 MARS 1973 POUR EMETTRE UN AVIS SUR LA SANCTION ENVISAGEE PAR LE MINISTRE A L'ENCONTRE DU SIEUR Z..., LA COMMISSION ADMINISTRATIVE SIEGEANT EN CONSEIL DE DISCIPLINE POUR LE GRADE DES OFFICIERS CONTROLEURS DE LA CIRCULATION AERIENNE DE CLASSE PRINCIPALE ETAIT REGULIEREMENT COMPOSEE. QUE LE SIEUR Z... N'EST PAS FONDE A SOUTENIR QUE L'ARRETE DE REVOCATION DONT IL A ETE L'OBJET EST ILLEGAL COMME PRIS SUR L'AVIS D'UNE COMMISSION PARITAIRE IRREGULIEREMENT COMPOSEE; CONSIDERANT QU'IL RESULTE DE L'EXAMEN DU PROCES-VERBAL CONDENSE" DE LA REUNION DE LA COMMISSION PARITAIRE SIEGEANT EN CONSEIL DE DISCIPLINE EN DATE DU 30 MARS 1973 QUI A ETE CONSACREE A L'EXAMEN DU CAS DU SIEUR Z..., QU'APRES AVOIR DANS CE DOCUMENT RAPPELE QUE "LORS D'UNE CONFERENCE DE PRESSE ORGANISEE LE 9 MARS 1973 PAR L'ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES CONTROLEURS AERIENS", L'INTERESSE "A TENU DES PROPOS DE CARACTERE INJURIEUX A L'EGARD DE M. ROBERT Y..., MINISTRE DES TRANSPORTS PROPOS QUI ONT ETE REPRODUITS NOTAMMENT DANS LE MONDE ET DANS LE FIGARO", LE CONSEIL A EMIS "UN AVIS FAVORABLE A LA REVOCATION"; QUE CET AVIS, RETENANT AINSI LE GRIEF SUSENONSE, EST ASSORTI DE MOTIFS, COMME L'EXIGE L'ARTICLE 4 DE L'ORDONNANCE DU 4 FEVRIER 1959 A LAQUELLE RENVOIE EN CAS DE REVOCATION, L'ARTICLE 2 DE LA LOI DU 2 JUILLET 1964; CONSIDERANT QU'IL RESULTE DE L'INSTRUCTION QUE LE SIEUR Z... A REELLEMENT TENU LES PROPOS QUI LUI SONT REPROCHES LORS DE LA CONFERENCE DE PRESSE DU 9 MARS 1973; QU'EU EGARD A LA TENUE DE CES PROPOS LES FAITS RETENUS A L'ENCONTRE DU SIEUR Z... SONT DE NATURE A JUSTIFIER UNE SANCTION DISCIPLINAIRE; QU'IL N'APPARTIENT PAS AU JUGE DE L'EXCES DE POUVOIR D'APPRECIER LA GRAVITE DE LA SANCTION PRONONCEE; CONSIDERANT QUE DE CE QUI PRECEDE, IL RESULTE QUE LE SIEUR Z... N'EST PAS FONDE A DEMANDER L'ANNULATION DU JUGEMENT PAR LEQUEL LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE VERSAILLES A REJETE SA DEMANDE TENDANT A L'ANNULATION DE L'ARRETE EN DATE DU 2 AVRIL 1973 PAR LEQUEL LE MINISTRE DES TRANSPORTS L'A REVOQUE DE SES FONCTIONS SANS SUSPENSION DE SES DROITS A PENSION; DECIDE : ARTICLE 1ER - LES REQUETES DU SIEUR Z... SONT REJETEES. ARTICLE 2 - LES DEPENS EXPOSES DEVANT LE CONSEIL D'ETAT SERONT SUPPORTES PAR LE SIEUR Z.... ARTICLE 3 - EXPEDITION DE LA PRESENTE DECISION SERA TRANSMISE AU SECRETAIRE D'ETAT AUX TRANSPORTS

**RESPONSABILITE DE L'ETAT/ COLLISION
« NANTES »**

**CONSEIL D'ETAT, 2 / 6 SSR, DU 26 JUILLET 1982,
26892 27066, PUBLIE AU RECUEIL LEBON**

**CONSEIL D'ETAT - 2 / 6 SSR
STATUANT AU CONTENTIEUX**

- N° 26892 27066
- Publié au recueil Lebon

Lecture du lundi 26 juillet 1982

Président M. Gazier Rapporteur M. Galmot Rapporteur public M. Genevois

TEXTE INTEGRAL

**RÉPUBLIQUE FRANCAISE
AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS**

Recours n° 26.892 du ministre de la défense et du ministre des transports tendant :

1° à l'annulation du jugement du 1er juillet 1980 du tribunal administratif de Nantes déclarant l'Etat français responsable à 85 % des conséquences dommageables de la collision survenue le 5 mars 1973 entre deux avions appartenant aux sociétés espagnoles Ibéria et Spantax ordonnant une expertise et condamnant l'Etat français à verser à la société " la Equitativa " une provision de 2 millions de francs ;

2° au rejet des demandes présentées devant le tribunal administratif de Nantes par la compagnie Spantax et par la compagnie d'assurances " la Equitativa " ;

Requête n° 27.066 de la compagnie Spantax et de la compagnie d'assurances " La Equitativa " tendant :

1° à l'annulation du jugement du 1er juillet 1980 par lequel le tribunal administratif de Nantes n'a pas retenu l'entière responsabilité de l'Etat français dans l'accident survenu le 5 mars 1973 ;

2° à la condamnation de l'Etat français à réparer l'intégralité des conséquences dommageables de l'accident du 5 mars 1973, à ce que soit ordonné le versement à la compagnie Spantax d'une provision de 7 000 000 F, à ce que soit portée à 5 940 000 F la provision due à la compagnie " La Equitativa " ;

Vu l'ordonnance du 31 juillet 1945 et le décret du 30 septembre 1953 ; la loi du 30 décembre 1977 ;

Considérant ... jonction ; . .

Sur la recevabilité de la demande présentée devant le tribunal administratif de Nantes, en tant que cette demande émane de la compagnie d'assurances La Equitativa : Cons.

que le code civil espagnol, qui est applicable aux relations entre la société Spantax et la compagnie d'assurances La Equitativa, subroge l'assureur, à concurrence des sommes qu'il a payées, dans les droits et actions de l'assuré contre le tiers auteur du dommage ; qu'ainsi la compagnie d'assurances La Equitativa, qui apporte la preuve des versements qu'elle a faits à la société Spantax à la suite d'un accident dont elle impute la responsabilité à l'Etat français, justifie d'un droit qui la rend recevable à demander à l'Etat le remboursement des indemnités qu'elle a versées ;

Au fond : Cons. que la collision survenue le 5 mars 1973 à la verticale de La Planche Loire-Atlantique , entre un avion Convair Coronado de la société Spantax et un avion DC 9 de la société Iberia, s'est produite alors que les deux appareils, à qui le contrôle militaire de remplacement avait fixé le même niveau de vol, suivaient des itinéraires convergeant vers la même balise, qu'ils devaient survoler au même instant ; qu'en négligeant d'assigner un autre niveau de vol à l'un des deux avions, alors que rien ne s'y opposait, en transmettant au commandant de l'avion Convair Coronado, en vue de retarder l'appareil, des instructions qui n'étaient pas exécutables en l'état et qui n'ont pas été complétées, en ne l'invitant enfin qu'avec retard à passer sur la fréquence du secteur de Brest et en rendant aléatoires, de ce fait, les communications du Convair Coronado avec le sol, le secteur de contrôle de Mont-de-Marsan a commis des fautes lourdes qui engagent la responsabilité de l'Etat ; que, s'il est fait grief au pilote du Convair Coronado d'avoir, de sa propre initiative, entrepris un virage de 360° par la droite aux abords de la balise de Nantes, vers laquelle convergeait le DC 9 de la société Iberia, il résulte de l'instruction qu'avant de se résoudre à cette manœuvre, le pilote du Convair Coronado, qui n'était pas informé qu'un autre appareil, trafiquant sur une autre fréquence, se rapprochait de la même balise par sa droite, a fait part de ses intentions aux services de contrôle sur la fréquence qui lui avait été assignée et vainement sollicité leurs instructions à plusieurs reprises ; que, dans ces conditions, aucune faute ne peut être retenue à l'encontre du pilote de la société Spantax ;

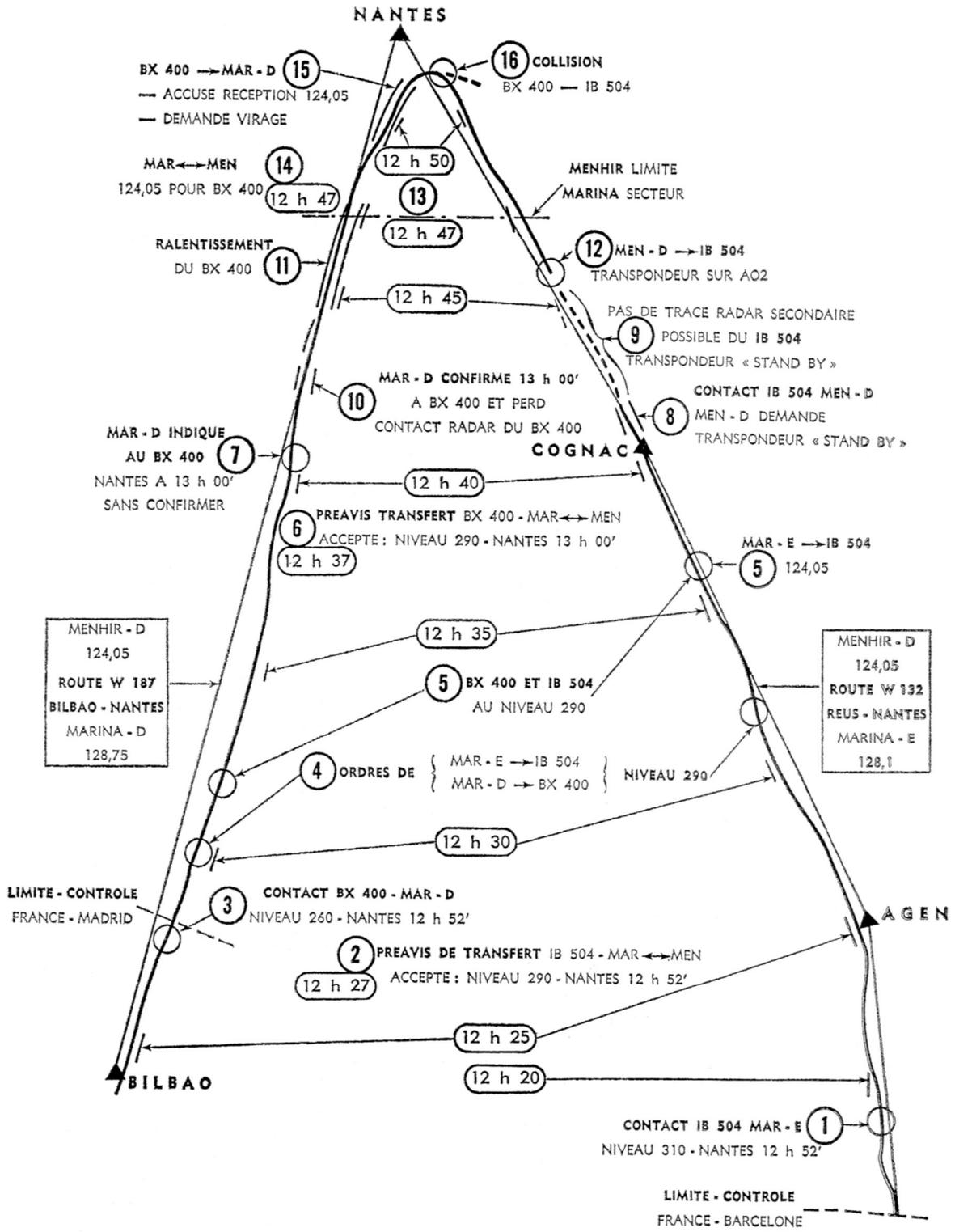
Cons. qu'il résulte de ce qui précède que le ministre de la défense et le ministre des transports ne sont pas fondés à demander la réformation, au profit de l'Etat, du jugement du 1er juillet 1980 par lequel le tribunal administratif de Nantes a mis à la charge de l'Etat 85 % des conséquences dommageables de l'accident ; qu'en revanche, la société Spantax et la compagnie d'assurances La Equitativa sont fondées à demander que l'Etat soit déclaré entièrement responsable de l'accident ;

Sur les provisions : Cons. enfin que les conclusions de la société Spantax tendant au versement d'une provision et les conclusions de la compagnie La Equitativa tendant à l'augmentation de la provision qui lui a été allouée par les premiers juges ne sont pas assorties de justifications et ne peuvent être accueillies ;

responsabilité entière de l'Etat dans la collision ; réformation de l'article 1er du jugement en ce sens ; rejet du recours des ministres et du surplus des conclusions de la requête .



Extrait du rapport du BEA



Annexes

- **1. Articles de journaux, Revues**
 - a) Le monde,
 - b) Charlie Hebdo,
 - c) Le Canard Enchaîné,
 - d) Revue Défense nationale.

- **2. Site internet Commune de La Planche (Commémoration 1973)**

- **La grève de 1981 aux Etats Unis**

NDLR : grâce aux archives de Jean-Gab Napoli et de Philippe Jaquard, de très nombreuses coupures de presse ont pu être consultées ou complétées. Seules les plus marquantes sont reproduites.

Les articles publiés dans le journal Le Monde couvrent l'événement au plus près de la chronologie, sous la plume d'un journaliste. Ils sont donc reproduits dans leur intégralité.

Par ailleurs, deux fascicules retraçant les événements au cours de cette période ont pu être consultés ; l'un publié par le SNPL dans son bulletin, sous l'intitulé « circulation aérienne » (8 pages), l'autre par le SNCTA-CFTC dans son supplément à « Face aux vents », mars-avril 1973 (33 pages). S'agissant de documents syndicaux, ils restent leur propriété. Toutefois, la très grande convergence qui a été relevée sur les faits eux-mêmes et leur succession a permis d'asseoir l'élaboration du présent document.

Articles extraits des archives du journal LE MONDE

Disponibles sur internet (public et/ou abonnés, mais leur diffusion ne peut se faire que dans un cadre privé)



(Attention : les dates de publications ne sont pas les dates réelles des faits)

Publié le 21 février 1973 à 00h00 - Mis à jour le 21 février 1973 à 00h00

Trafic très perturbé sur de nombreux aéroports

La grève déclenchée jusqu'au vendredi 23 février par le Syndicat national C.F.T.C. des contrôleurs du trafic aérien (S.N.C.T.A.) perturbe, depuis ce mardi, l'activité des aéroports parisiens, notamment à Orly, où de nombreux vols ont dû être déroutés ou annulés au départ comme à l'arrivée. Cet arrêt de travail est largement suivi à la tour de contrôle d'Orly. Quarante pour cent des effectifs étaient à leur poste au centre de contrôle régional Nord (C.C.R.) d'Athis-Mons (Essonne), le C.C.R. d'Aix - en - Provence fonctionne au ralenti ; en revanche, celui de Bordeaux est fermé.

Au printemps dernier, ce n'était qu'une grève du zèle. Elle s'était prolongée durant plus d'un mois sans que les aiguilleurs du ciel obtiennent de nouveaux avantages financiers. Le ministre des transports s'était alors retranché derrière la loi du 2 juillet 1964, qui leur retirait le droit de grève, pour sanctionner certains responsables syndicaux. Aujourd'hui les adhérents du S.N.C.T.A. - huit cents officiers contrôleurs sur douze cents en service - franchissent le Rubicon et déclenchent une " vraie grève " avec arrêt de travail. Seront-ils mieux entendus ? Le gouvernement ne semble pas, pour l'heure, prêt à négocier avec ces " hors-la-loi " ; il songe plutôt à les punir.

Qu'importe ! Les aiguilleurs du ciel ont en main une arme absolue pour bloquer le trafic aérien. Ils sont donc résolus, quoi qu'il adviene, à l'utiliser pour faire valoir leur droit " d'être des citoyens à part entière ". Ils exigent un reclassement de leur profession qui devrait se concrétiser par l'inclusion des primes de productivité dans le salaire de base. Celles-ci représentent pour un contrôleur, au bout de dix années de carrière, plus du tiers de sa rémunération totale qui s'élève à 3 655 francs. " Elles n'entrent pas dans le calcul de la retraite et ne sont pas indexées sur le coût de la vie, souligne le S.N.C.T.A. Cela ne coûterait pas un sou au gouvernement. "

Eu égard à leurs responsabilités - guider des avions dans un ciel de plus en plus encombré est souvent un exercice de virtuose, - les officiers contrôleurs se plaignent d'être mal connus. Dans l'aviation civile, il n'y a pas que des pilotes de ligne, il y a eux aussi. " C'est oublier que nous avons à prendre de graves décisions pour la circulation aérienne et que nous avons de nombreuses années de formation après le baccalauréat. " Et de rappeler qu'en Grande-Bretagne les aiguilleurs du ciel bénéficient d'un classement identique à celui d'un

administrateur civil ; qu'aux Etats-Unis, ils sont considérés comme des ingénieurs. Pour le gouvernement, il est impossible d'accorder à des fonctionnaires dont la moitié sont recrutés au niveau du baccalauréat des indices de sous-préfet.

Publié le 22 février 1973 à 00h00 - Mis à jour le 22 février 1973 à 00h00

LA GRÈVE DES CONTROLEURS DE LA NAVIGATION PERTURBE GRAVEMENT LE TRAFIC AÉRIEN Pas de grève à Air France...

Contrairement à ce qui était indiqué dans le Monde du 21 février, page une, aucune grève n'affecte Air France, cette entreprise étant seulement comme les autres compagnies aériennes touchée par l'arrêt de travail décidé par les contrôleurs de la navigation aérienne.

Publié le 24 février 1973 à 00h00 - Mis à jour le 24 février 1973 à 00h00

DES TRAINS BONDÉS *Sur quatre cent cinquante-deux atterrissages et décollages prévus le jeudi 22 février sur les aéroports parisiens, quatre-vingt-un mouvements - dont soixante-dix-sept à Orly - ont pu avoir lieu normalement. Air Inter a suspendu toutes ses activités jusqu'au règlement du conflit. Air France assure, quant à elle, ses services long-courriers, diminue ses vols moyen-courriers vers l'Europe et maintient ses liaisons vers l'Afrique du Nord au départ de Nice et de Marseille.*

La S.N.C.F. est la seule bénéficiaire de cette grève. Les trains en direction de Bruxelles et de Genève sont, en effet, bondés de voyageurs qui vont prendre l'avion sur les aéroports étrangers les plus proches. La Société nationale n'envisage pas de mettre en circulation des trains supplémentaires dans les prochains jours pour la raison que déjà, en raison des vacances du mardi gras, elle fonctionne au maximum de sa capacité.

(Air France : 535-66-00 ; U.T.A. : 205-67-29.)

Publié le 26 février 1973 à 00h00 - Mis à jour le 26 février 1973 à 00h00

Durcissement dans la grève de la navigation aérienne Les pilotes de ligne français et étrangers refusent de voler sous le contrôle des militaires

Le trafic aérien, très perturbé depuis mardi dernier sur l'ensemble des aéroports français, pour les compagnies étrangères comme pour les compagnies françaises, le sera vraisemblablement et plus gravement encore jusqu'à la fin de la semaine prochaine. Au cours du prochain week-end, en tout cas, et du fait de la prise en main par les militaires du contrôle de la navigation, le trafic sera excessivement réduit.

Trois éléments expliquent cette situation :

1) Les contrôleurs de la navigation aérienne C.F.T.C., tout en se déclarant " toujours prêts à négocier " et en assurant un service de sécurité, renouvellent de quarante-huit en quarante-huit heures leur ordre de grève.

2) Ils doivent être remplacés par des contrôleurs militaires au cours du prochain week-end, mais les pilotes français et les pilotes étrangers déclarent qu'ils ne voleront pas sous le contrôle des militaires, qu'ils estiment insuffisamment entraînés.

3) Le Syndicat national des pilotes de ligne (S.N.P.L.) a confirmé son ordre de grève pour le 28 février et le 1er mars afin d'appuyer ses revendications. Ce mouvement s'ajoute, mais n'est pas lié à celui des contrôleurs.

Ainsi donc, le conflit de la navigation aérienne s'est élargi et s'est durci au cours des derniers jours et justifie trois sortes de réflexions. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas essayé de régler à froid le dossier des contrôleurs, ouvert depuis plusieurs années ? Etait-il opportun, comme l'a fait le ministre des transports, de déclencher l'" épreuve de force " en ce moment et à partir de la grève d'un seul syndicat de contrôleurs ? Autant les revendications des contrôleurs paraissent défendables, autant l'attitude des pilotes, prenant en marche le train de la grève pour améliorer leurs positions, est discutable.

Une lettre du président de l'IFALPA

L'appel à des contrôleurs militaires pour remplacer les contrôleurs civils, qui a fait contre lui, l'unanimité des organisations syndicales, devrait paralyser presque complètement la circulation aérienne durant le week-end.

En effet, suivant le plan déclenché ce samedi à midi, pour remplacer le contrôle civil par le contrôle militaire (nom de code : Clément - Marot), le ciel français doit être préalablement apuré de tout trafic civil. Aucun avion civil ne devrait donc atterrir ou décoller sur les aéroports français samedi et dimanche, à l'exception de ceux transportant les délégations participant à la conférence du Vietnam, et qui doit se poser à Brétigny.

Publié le 27 février 1973 à 00h00 - Mis à jour le 27 février 1973 à 00h00

Peu de vols assurés sur les aéroports parisiens

La situation était confuse le lundi 26 février, en fin de matinée, sur les aéroports parisiens. Sur cinquante atterrissages et décollages prévus, dix-sept mouvements seulement ont pu être effectués à Orly, dont trois vols d'Air France. La difficulté pour les compagnies de programmer leurs vols après plusieurs jours d'interruption et le refus des pilotes de ligne de voler sous la surveillance des militaires expliquent la difficile mise en place de ce plan de remplacement.

Les contrôleurs militaires ont pris en charge, le lundi 26 février, l'écoulement du trafic aérien à la demande du gouvernement, qui entend ainsi répondre par la force à la poursuite de la grève, déclenchée le mardi 20 février, par le Syndicat national C. F. T. C. des contrôleurs du

trafic aérien (S. N. C. T. A.). Pour permettre à l'armée de l'air de mettre en place son dispositif, les mouvements d'avions ont été limités au strict nécessaire pendant le week-end. Ainsi, cinquante-neuf atterrissages et décollages, et soixante-trois survols du territoire, seulement, ont été autorisés samedi et dimanche. Les appareils qui transportaient les délégations étrangères à la conférence internationale sur le Vietnam ont cependant pu se poser sur l'aérodrome militaire de Brétigny-sur-Orge (Essonne).

Paralysé par la grève des aiguilleurs du ciel, Orly s'est transformé en gare routière. Des dizaines de cars affrétés par des compagnies aériennes attendaient les passagers pour les conduire vers les aéroports des pays voisins; Bruxelles et Genève ont de la sorte connu une activité intense pendant le week-end et encaissé des recettes supplémentaires.

Sur les 763 vols réclamés par 41 compagnies françaises et étrangères, 580 vols ont été autorisés, le lundi 26 février, par l'armée de l'air. Air Inter envisage un programme réduit de services ; Air France s'estime en mesure d'assurer ses lignes long-courriers et un certain nombre de lignes moyen-courriers.

La riposte du gouvernement viendra-t-elle à bout de la résolution des aiguilleurs du ciel ? Le S. N. C. T. A. maintient ses positions. " A la suite des assemblées générales qui se sont tenues dans tous les centres de contrôle dans la journée du dimanche 25 février, le S. N. C. T. A. a confirmé la poursuite de l'action pour quarante-huit heures. Il tente toutes démarches pour obtenir l'ouverture de négociations. Il a autorisé ses sections syndicales à solliciter le concours des personnalités politiques régionales pour tenter de dénouer la crise. "

La consigne donnée par le Syndicat national des pilotes de ligne (S. N. P. L.) de refuser de voler sous la surveillance des militaires sera-t-elle suivie ? A cet égard, les trois compagnies françaises. Air France, UTA et Air Inter, ont publié un communiqué commun.

Publié le 28 février 1973 à 00h00 - Mis à jour le 28 février 1973 à 00h00

LES PILOTES MAINTIENNENT LEUR ORDRE DE GRÈVE DE QUARANTE-HUIT HEURES

Après une semaine de grève, aucune amorce de solution n'est en vue dans le conflit qui oppose les officiers contrôleurs de la navigation aérienne au ministre des transports. Quant aux pilotes de ligne, ils maintiennent leur refus de voler sous la surveillance des militaires et se mettront en grève le mercredi 28 février et le jeudi 1er mars pour appuyer leurs propres revendications.

C'est dire que le trafic aérien, malgré sa prise en charge par l'armée de l'air, reste encore gravement perturbé, notamment sur les aéroports parisiens. 155 atterrissages et décollages, dont 59 par des compagnies françaises, ont pu être effectués le lundi 26 février à Orly, et 69 mouvements au Bourget. 299 atterrissages et décollages sont prévus le mardi 27 février à Orly et 110 au Bourget. Si Air Inter, les transporteurs régionaux et la plupart des compagnies étrangères assurent les liaisons annoncées, Air France, en revanche, a dû annuler plusieurs vols long et moyen-courriers. La S. N. C. F. a décidé de renforcer ses services en fonction de la demande.

Publié le 01 mars 1973 à 00h00 - Mis à jour le 01 mars 1973 à 00h00

LE TRAFIC AERIEN REPREND LENTEMENT SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE LES CONTROLEURS DE VOL BELGES DECLENCHENT UNE GREVE DU ZELE

Après la prise en charge du trafic aérien par l'armée de l'air, l'activité des aéroports français, et notamment parisiens, reprend lentement. À Orly, sur deux cent quatre-vingt-dix-neuf mouvements programmés le mardi 27 février, cent soixante atterrissages et décollages avaient été effectués à 17 heures, dont vingt-deux par Air France. Au Bourget, à la même heure, sur cent dix mouvements prévus, cinquante atterrissages et décollages avaient eu lieu. Étant donnée l'influence qu'exerce le Syndicat national des pilotes de ligne (S.N.P.L.) au sein de ses équipages, Air France subit plus que d'autres transporteurs les conséquences de la grève de quarante-huit heures des navigants et de leur refus de voler sous la surveillance des militaires. La compagnie nationale a affrété des avions, le mercredi 28 février, pour assurer vingt-trois vols moyen et long-courriers. Air Inter fait de même et prévoit d'assurer par ce biais douze vols ce mercredi et vingt-neuf jeudi 1er mars. Elle compte mener à bien l'essentiel de ces mouvements grâce aux navigants non syndiqués et aux pilotes adhérents du Syndicat national du personnel navigant de l'aéronautique civile (S.N.P.N.A.C.) qui, eux, ne s'associent pas aux mots d'ordre du S.N.P.L. L'U.T.A., qui exploitait provisoirement ses lignes à partir de Bruxelles, est en difficulté dans la mesure où les contrôleurs aériens belges ont décidé une grève du zèle à partir de ce mercredi pour obtenir une augmentation des salaires et une amélioration de leurs conditions de travail. Le conflit qui oppose les contrôleurs au gouvernement est au point mort. Les pouvoirs publics n'entendent à aucun prix négocier avec les "aiguilleurs du ciel." Ceux-ci souhaitent que "le différend soit porté devant l'opinion publique". De son côté, M. Gaston Defferre, député et maire de Marseille, a télégraphié à M. Antoine Pinay, médiateur, pour lui demander d'intervenir. Le S.N.P.L., quant à lui, ne reconduira pas son mot...

Au troisième jour de son application, le plan de remplacement militaire - dit plan Clément-Marot - a fait ses preuves, a déclaré, le mardi 27 février, lors d'une réunion de presse, M. Robert Galley, ministre des transports.

L'armée de l'air a pu écouler, d'après lui, dans la journée de mardi, 60 % du trafic aérien. Les militaires assurent l'"intérim" des contrôleurs civils affectés aux centres de contrôle régionaux (C.C.R.) d'Athis-Mons (Essonne), de Bordeaux et d'Aix-en-Provence, et aux tours de contrôle d'Orly et du Bourget. En revanche, sur l'ensemble des aéroports de province, le personnel civil est à son poste.

Le Syndicat national des pilotes de ligne (S.N.P.L.) maintient, pour sa part, son refus de voler sous la surveillance de l'armée de l'air : "Nous ne nourrissons aucune animosité à l'égard des militaires. Mais ceux-ci n'ont pas reçu une formation qui les prépare au travail qu'on exige

d'eux aujourd'hui. Ils ont besoin de quatre ans d'adaptation pour être des contrôleurs civils compétents. "

La Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA), au sein de laquelle sont représentés trente-six pays, se déclare, de son côté, entièrement solidaire de la grève des contrôleurs de vol français et appuie sans restriction la consigne - au reste mal suivie - de la Fédération internationale des pilotes de ligne (IFALPA) de ne plus survoler le territoire français aussi longtemps que la circulation aérienne y sera assurée uniquement par l'armée. A son avis, les militaires " ne sont ni entraînés ni soumis à des examens en accord avec les prescriptions de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ".

• *Les revendications des contrôleurs*

" Je ne négocierai pas avec des hors-la-loi. L'armée assurera l'écoulement du trafic aérien aussi longtemps qu'il le faudra ", a déclaré M. Galley. Sur les deux cents contrôleurs sanctionnés pour fait de grève, quatre-vingt-dix ont été suspendus avec un demi-traitement. Pour excuser leur absence, certains contrôleurs de vol ont pris soin d'envoyer des certificats médicaux.

Par J. de B. Publié le 02 mars 1973 à 00h00 - Mis à jour le 02 mars 1973 à 00h00

Les contrôleurs du trafic aérien décident de poursuivre leur grève ET APRÈS ?

Sollicité par M. Gaston Defferre, député et maire de Marseille, d'intervenir dans le différend qui oppose le gouvernement au Syndicat national C.F.T.C. des contrôleurs de la navigation aérienne (S.N.C.T.A.), M. Antoine Pinay a précisé que sa charge de médiateur ne l'autorisait pas à prendre position dans les conflits sociaux. Il accepterait toutefois, à titre personnel, de s'entretenir avec les pouvoirs publics de cette question, mais pas avant le mardi 6 mars et à condition que les grévistes reprennent le travail. Les responsables du S.N.C.T.A. ne sont pas décidés à accepter les conditions de M. Pinay. " Il est difficile d'envisager la reprise du travail sur une simple promesse de négociations, quand sont infligées des sanctions qui suppriment les trois quarts du salaire. " Les contrôleurs, en grève depuis dix jours, ont donc reconduit leur mouvement de quarante-huit heures, jusqu'au samedi soir 3 mars. La grève de quarante-huit heures déclenchée par le Syndicat national des pilotes de ligne (S.N.P.L.), qui s'achève ce jeudi soir 1er mars, a surtout perturbé l'activité d'Air France, où cette organisation professionnelle est fortement représentée. Air Inter, les compagnies étrangères et les transporteurs régionaux exploitent l'essentiel de leurs lignes. Pour ce qui concerne la " fiabilité " du plan de remplacement militaire - dit plan Clément Marot - le Syndicat national du personnel navigant de l'aéronautique civile (S.N.P.N.A.C.) a décidé de " lever ses consignes précédentes et autorise ses adhérents à reprendre les vols ". De son côté, l'Association américaine des pilotes de ligne (ALPA), qui groupe trente et un mille navigants, n'a pas interdit à ses adhérents de se soumettre au contrôle militaire français, a précisé un porte-parole de cette organisation : " Nous leur avons simplement demandé de faire preuve de prudence et de discernement. "

La journée du vendredi 2 mars et les suivantes seront décisives. Étant donné le refus catégorique du gouvernement de négocier quoi que ce soit avec le S.N.C.T.A. si ce n'est la reprise du travail et la détermination des contrôleurs de la navigation aérienne de ne pas céder sans obtenir des garanties, l'évolution, voire la solution du conflit, dépend maintenant, pour l'essentiel, de la position qu'adoptera le S.N.P.L. vis-à-vis du plan de remplacement militaire. On peut, à cet égard, formuler plusieurs hypothèses :

- *Au lendemain de leur grève de quarante-huit heures, les adhérents du S.N.P.L. maintiennent leur refus de voler sous la surveillance des militaires.*

Si, finalement, après quelques lenteurs de transmission, cette consigne, à laquelle s'est associée la Fédération internationale des pilotes de ligne (IFALPA), " passait " bien, elle paralyserait gravement le trafic aérien et mettrait en échec le plan Clément-Marot. Les navigants et, à leur suite, les contrôleurs, seraient en position de force pour contraindre les pouvoirs publics à abandonner leur intransigeance et à s'asseoir à la table des négociations.

Si, au contraire, les consignes du S.N.P.L. et de l'IFALPA étaient mollement suivies par les pilotes français et étrangers, et si l'armée de l'air arrivait à écouler l'essentiel du trafic aérien dans les meilleures conditions de sécurité, les responsables du syndicat risqueraient de s'exposer aux critiques de leurs mandants irrités d'avoir été entraînés dans une aventure dont ils ne sortiraient pas grandis. Cette " rébellion " pourrait éventuellement conduire à une scission au sein de cette organisation professionnelle.

Les directions d'Air France, d'Air Inter et d'UTA - en droit de sanctionner les récalcitrants pour refus d'obéissance - auraient alors beau jeu de contester non seulement l'audience des dirigeants syndicaux, mais encore la représentativité même du S.N.P.L. Luttant à découvert avec le gouvernement sans l'appui - fortuit ou calculé - des navigants, les contrôleurs, pour leur part, seraient donc obligés d'aller à Canossa.

- *Au terme de sa grève de quarante-huit heures, le S.N.P.L. revient sur sa décision de boycotter les contrôleurs militaires après avoir vérifié par lui-même que le système de couverture aérienne mis en place par l'armée de l'air, bien rodé après plusieurs jours d'application, offre toutes les garanties de sécurité.*

Par J.-J. B. Publié le 03 mars 1973 à 00h00 - Mis à jour le 03 mars 1973 à 00h00

Tandis que les contrôleurs du trafic aérien poursuivent leur grève Les pilotes français acceptent de voler avec l'assistance des militaires

Après la décision du syndicat national des pilotes de ligne (S.N.P.L.) de lever la consigne qu'il avait donnée à ses adhérents de refuser de voler sous surveillance militaire, le trafic aérien devrait assez rapidement reprendre son cours normal, bien que le syndicat national C.F.T.C. des contrôleurs du trafic aérien (S.N.C.T.A.) ait reconduit pour quarante-huit heures - jusqu'au samedi soir 3 mars - son ordre de grève.

C'est au vu d'une lettre de M. Maurice Grimaud, secrétaire général à l'aviation civile, que les pilotes de ligne ont décidé de reconsidérer leur position. " Des garanties ont été obtenues et des aménagements possibles apportés au plan de remplacement du contrôle de l'espace aérien français ", précise le communiqué du S.N.P.L. " Toutefois, les syndicats se réservent le droit de revenir sur cette décision en cas de dégradation du niveau de sécurité. "

Dans sa lettre, M. Grimaud confirme aux navigants que l'armée de l'air assure les vols en étroite coopération avec les autorités civiles et que le matériel est entretenu par des techniciens civils. Le plan de remplacement - dit plan Clément-Marot - met en œuvre environ mille six cents militaires et quatre cent vingt civils, ces derniers desservant les tours de contrôle des treize aéroports civils de province ouverts à la circulation.

Il y a quarante-huit heures les responsables du S.N.P.L. dénonçaient avec véhémence les dangers du plan Clément-Marot. Leur consigne de boycottage des contrôleurs militaires serait suivie à la lettre, assuraient-ils, et, grâce au soutien des navigants étrangers, le trafic aérien serait, à brève échéance, complètement paralysé. Leur déconvenue est totale. Les pilotes de ligne étrangers, notamment américains et anglais, ne se sont pas rendus à leurs raisons. Après un lent démarrage, le plan de remplacement militaire a fait ses preuves.

Les contrôleurs de la navigation aérienne se retrouvent donc seuls face à face avec un gouvernement d'autant moins enclin à céder qu'il vient de remporter un succès en obtenant du S.N.P.L. qu'il accepte le plan Clément-Marot. Les " aiguilleurs du ciel " seront donc contraints, tôt ou tard, de capituler. Reste à obtenir, peut-être par le biais d'un médiateur, que cette capitulation soit le moins humiliante possible.

Publié le 05 mars 1973 à 00h00 - Mis à jour le 05 mars 1973 à 00h00

LES CONTRÔLEURS DU TRAFIC AÉRIEN PROLONGENT LEUR GRÈVE DE QUARANTE-HUIT HEURES

Malgré la décision des pilotes de ligne français de voler sous la surveillance de l'armée de l'air, le trafic aérien, notamment sur les aéroports parisiens, reste toujours inférieur à la normale.

En grève depuis douze jours, les adhérents du Syndicat national C.F.T.C. des contrôleurs du trafic aérien (S.N.C.T.A.) ont décidé de prolonger leur arrêt de travail de quarante-huit heures, jusqu'au lundi soir 5 mars.

La C.F.T.C. demande au gouvernement de " prendre conscience que le S.N.C.T.A., en face duquel il se trouve, est disposé à prendre ses responsabilités dans la négociation d'une réglementation de la grève comportant des procédures de conciliation obligatoires pour tous et tenant compte des exigences d'un service public et international ". Selon ce syndicat, " il est incompréhensible qu'on en soit encore à poser les préalables alors que seule une négociation, sous une forme ou sous une autre, est susceptible de dégager une solution valable ".

Mais, pour protester contre les dangers du plan de remplacement - dit plan Clément-Marot, - les adhérents du S.N.C.T.A. qui sont en poste sur l'aéroport de Lyon-Bron, et qui avaient repris le travail le jeudi 1er mars, se sont à nouveau mis en grève pour une durée indéterminée.

Quant aux contrôleurs belges, ils ont décidé de suspendre leur grève du zèle le lundi matin 5 mars, les pouvoirs publics ayant accepté d'entamer avec eux des discussions sur leurs conditions de travail et de rémunération.

Publié le 06 mars 1973 à 00h00 - Mis à jour le 06 mars 1973 à 00h00

LES CONTRÔLEURS DU TRAFIC AÉRIEN ATTENDENT LES BONS OFFICES D'UN MÉDIATEUR

Malgré le mot d'ordre des contrôleurs C.F.T.C. (en grève depuis treize jours) de reconduire leur mouvement jusqu'au mercredi soir 7 mars on a noté une nette amélioration du trafic aérien en France durant le week-end.

Selon le ministère d'État chargé de la défense nationale, le plan Clément-Marot fonctionne normalement. Les militaires, qui remplacent les aiguilleurs civils " défaillants ", ont contrôlé samedi 1 528 mouvement aériens, dont quelque 1 500 civils, et en avaient programmé 1 686 vols pour la journée de dimanche. Les liaisons aériennes ont donc été assurées pour les long et moyen-courriers ainsi que pour les vols intérieurs même si le trafic était encore légèrement inférieur à la normale.

Le S.N.C.T.A. a déclaré, dans un communiqué publié samedi, qu'il " prenait acte des diverses médiations qui semblaient vouloir se manifester pour trouver une solution au conflit des contrôleurs du trafic aérien, notamment l'intervention personnelle de M. le président Pinay.

" Dans l'éventualité où de telles médiations aboutiraient à des propositions acceptables avant le mercredi 7 mars à midi, ajoute le communiqué, le S.N.C.T.A. pourrait envisager la suspension du mouvement en cours ".

Publié le 07 mars 1973 à 00h00 - Mis à jour le 07 mars 1973 à 00h00

Lundi à 13 h. 55 au-dessus de Montaigu : 68 morts

Même si l'on en ignore encore les causes exactes, la collision de deux avions espagnols au-dessus de Montaigu (Vendée), qui a provoqué la mort de soixante-huit personnes, relance de façon dramatique la polémique engagée notamment par les navigants à propos de la décision du gouvernement de confier provisoirement aux militaires l'écoulement du trafic aérien. Ce plan, dit " plan Clément-Marot ", a été mis en place par les pouvoirs publics, le samedi matin 24 février, pour riposter à la grève des adhérents du Syndicat national C.F.T.C. des contrôleurs du trafic aérien (S.N.C.T.A.), déclenchée le mardi matin 20 février. Au cours d'une conférence de presse réunie à Paris, le mardi 6 mars, M. Robert Galley, ministre des transports, a

écarté toute responsabilité des militaires dans la collision. Ce point de vue gouvernemental, exprime alors que l'enquête est à peine ouverte, a soulevé l'" indignation " de la Fédération française des navigants de l'aviation civile (F.F.N.A.C.). Les organisations professionnelles notent, en effet, que, depuis l'entrée en vigueur du plan Clément-Marot, le nombre des risques de collision en vol (air miss) a sérieusement augmenté. A cet égard, le pilote d'un Boeing de la compagnie Scandinave Conair qui reliait Stockholm aux îles Canaries a affirmé avoir évité de justesse, le lundi 5 mars, au-dessus de la région d'Abbeville (Somme), un autre appareil qui se dirigeait perpendiculairement à son cap. Quels que soient les résultats des enquêtes en cours, l'opinion publique aura du mal à blanchir les militaires, même s'ils ne sont pas dans leur tort. Inversement, l'armée aura du mal à reconnaître ses fautes si sa responsabilité est engagée. Le Syndical national des pilotes de ligne (S.N.P.L.), qui après avoir reçu des assurances écrites de M. Maurice Grimaud, secrétaire général à l'aviation civile, était revenu le vendredi matin 2 mars sur son refus de voler sous la surveillance de l'armée de l'air a...

Deux avions commerciaux espagnols sont entrés en collision, lundi 5 mars, à 13 h. 55, dans la région de Nantes, au-dessus de Montaigu (Vendée). L'un d'eux, un DC-9 de la compagnie Iberia, s'est désagrégé à 9 000 mètres d'altitude et les 68 personnes qui se trouvaient à bord ont été tuées. L'avion se rendait de Palma à Londres et transportait 61 passagers, dont un bébé : 47 Britanniques, 11 Espagnols, 2 Japonais. 1 Irlandais.

Le deuxième appareil, un Coronado de la compagnie charter Spantax, a pu se poser en catastrophe, à 15 heures, sur l'aérodrome militaire de Cognac (Charente), à 160 kilomètres environ du lieu de l'accident. L'appareil, qui présentait une déchirure de 2 mètres à l'aile gauche, avait été escorté par un avion d'entraînement à vue et par radio malgré la mauvaise visibilité.

L'avion charter avait quitté Madrid à 11 h. 58 et se rendait à Londres avec 91 touristes à bord. 85 ont été pris en charge à Cognac par un autre appareil de la même compagnie qui a atterri à Londres-Gatwick dans la soirée de lundi. 6 passagers ont déclaré qu'ils regagneraient l'Espagne par le train. Les membres de l'équipage sont restés à Cognac.

Les débris de l'appareil ont été retrouvés sur une vingtaine de kilomètres, et les corps mutilés des victimes autour du village de La Planche (Loire - Atlantique). Des témoins ont entendu l'explosion et vu tomber de grands morceaux de métal en flammes et des corps qui tournoyaient dans le ciel. " J'ai retrouvé 28 corps, très espacés les uns des autres. Tous étaient déshabillés, déchiquetés et la plupart s'étaient enfoncés dans le sol, a raconté l'un d'eux. Le spectacle était terrifiant. " Le poste de pilotage, qui s'était séparé du reste de l'appareil, est tombé dans un champ et on y a retrouvé les corps carbonisés des trois pilotes.

Les dépouilles ont été transportées à la caserne Richemont de Nantes, où une chapelle ardente a été dressée. Le carnet de bord de l'appareil a été découvert par un garde-champêtre à 12 kilomètres du lieu de l'accident.

Les contacts ont repris entre le gouvernement et les contrôleurs de vol EN FINIR

Erreur de pilotage, comme l'affirme M. Robert Galley, ministre des transports ? Faute des contrôleurs militaires, comme le prétendent les navigants ? Seule l'enquête répondra à ces affirmations qui suscitent déjà de nombreuses polémiques. A l'issue du conseil des ministres, ce mercredi 7 mars, M. J.-Ph. Lecat, porte-parole du gouvernement a indiqué que M. Galley ferait connaître les résultats de l'enquête " dès que possible ". L'activité des aéroports français est réduite après la décision de plusieurs compagnies étrangères de suspendre leurs vols vers Paris et la consigne des pilotes de refuser de travailler sous la surveillance des militaires. Des " conversations exploratoires " sont d'autre part en cours entre le gouvernement et les contrôleurs C.F.T.C. du trafic aérien pour trouver une issue " honorable " au conflit qui les oppose depuis deux semaines.

" L'Espagne, victime de la grève française des contrôleurs civils du trafic aérien : soixante-huit morts ", titre, sans nuance, le quotidien madrilène A.B.C. " La défaillance des contrôleurs militaires semble absolument hors de cause ; cette collision est due à une succession d'erreurs de pilotage ", réplique sans ambages M. Robert Galley, ministre des transports.

Alors que l'enquête s'ouvre à peine, comment peut-on, d'un côté comme de l'autre des Pyrénées, préjuger sa conclusion ? Est-ce là la meilleure manière d'aider à établir la vérité ?

La prise de position prématurée de M. Galley laisse mal augurer de l'objectivité de l'enquête. La lecture des rapports de conclusion dont on attend indéfiniment la publication est souvent décevante. L'opinion publique en a pris son parti : elle n'en espère plus grand-chose. L'intervention du ministre lui enlève ses dernières illusions. Mais le gouvernement pouvait-il garder le silence ? Son mutisme n'aurait-il pas été interprété, dans le climat actuel, comme un désaveu du plan Clément-Marot et un blâme à l'armée de l'air ?

Au-delà d'une controverse dont il n'est pas sûr qu'elle soit jamais tranchée d'une manière convaincante pour tous, plusieurs réflexions s'imposent. Afin de prouver aux navigants que leurs appréhensions vis-à-vis des militaires n'étaient pas justifiées, aux contrôleurs civils que l'on pouvait facilement se passer de leurs services et aux compagnies qu'elles n'auraient pas longtemps à souffrir des désordres de la navigation aérienne, M. Galley a précipité la " montée en puissance " du plan Clément-Marot et obligé ainsi l'armée de l'air à assurer, dès que possible, un trafic voisin de la normale.

Même s'ils reçoivent une formation sensiblement identique à celle des contrôleurs civils, les contrôleurs militaires appliquent, pour écouler leur propre trafic largement supersonique, des procédures spéciales. Ils sont, en outre, peu habitués à surveiller simultanément l'évolution de nombreux avions dans un espace aérien réduit.

Publié le 09 mars 1973 à 00h00 - Mis à jour le 09 mars 1973 à 00h00

LE CONFLIT DES CONTRÔLEURS SEULES QUELQUES COMPAGNIES ETRANGERES DESSERVENT ENCORE LES AEROPORTS FRANÇAIS APRES LA COLLISION DE NANTES

Après la collision le 5 mars de deux avions espagnols au-dessus de la Vendée et malgré les affirmations de M. Robert Galley, ministre des transports, attribuant cette catastrophe à des erreurs de pilotage, une trentaine de compagnies étrangères, soit sur la décision de leur direction, soit sous la pression des navigants, ont suspendu leurs vols vers la France. D'autres transporteurs évitent désormais de pénétrer dans l'espace aérien français. A tort ou à raison, le plan de remplacement militaire, dit plan Clément-Marot, a perdu à leurs yeux toute crédibilité.

Les aéroports parisiens et provinciaux se paralysent lentement. Aucun avion d'Air France, d'Air Inter et d'UTA n'a décollé ou atterri le mercredi 7 mars. Ce jour-là, le trafic d'Orly a atteint 20 % de la normale, et celui du Bourget 30 %. Seules quelques compagnies étrangères acceptent encore de voler sous le contrôle de l'armée de l'air : Pan Am, T.W.A., Air India, Sabena et Swissair, notamment. Certains transporteurs, en particulier Air Afrique, UTA et Air France, pour plusieurs lignes long-courriers, opèrent provisoirement à partir de l'aéroport de Bruxelles.

La commission d'enquête chargée d'étudier les causes de la collision est maintenant officiellement créée. M. René Lemaire, chef de l'inspection générale de l'aviation civile, la préside. Deux représentants du gouvernement espagnol, un membre de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) et deux navigants adhérents du Syndicat national des pilotes de ligne (S.N.P.L.) sont associés, à titre d'experts, à ses travaux. Pour tenter d'y voir clair, la commission dispose des enregistrements des conversations entre les deux pilotes espagnols et les centres de contrôle, des films radars et des " boîtes noires ", qui suivent le déroulement du vol. L'enquête sur le terrain, qui consistait à examiner minutieusement les débris du DC-9 d'Iberia, est maintenant achevée.

Le procureur de la République de Nantes, M. Roger Descharmes, a ouvert une information pour homicide involontaire contre X. la compagnie Spantax, de son côté, à choisi, pour défendre ses intérêts, deux avocats bordelais, spécialistes du droit aérien, Mes Siré et Ribeton.

Des contacts encore officieux

Cette collision est-elle due à une défaillance du plan Clément-Marot ? Beaucoup de contrôleurs civils en sont persuadés. Ainsi, M. Daniel Gorin, président de l'Association professionnelle de la circulation aérienne (APCA), a-t-il vivement critiqué ce système, au cours d'une conférence de presse réunie à Paris, le mercredi 7 mars. " Ce plan n'a jamais été approuvé par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), il lui a seulement été adressé ", a-t-il affirmé. A son avis, quatre cents à cinq cents militaires sur les mille six cents, qui surveillent actuellement l'espace aérien français, sont véritablement capables de faire face à la situation.

Par J. I. Publié le 10 mars 1973 à 00h00 - Mis à jour le 10 mars 1973 à 00h00

Des militaires écœurés

Écœurés, les contrôleurs militaires le sont et ne le cachent plus. Pas seulement parce que leur statut les contraint de ne pas pouvoir s'expliquer publiquement, de laisser sans réponse les attaques, justifiées ou parfaitement gratuites, dont ils sont l'objet. Accuser, par exemple, les contrôleurs militaires de ne pas savoir parler l'anglais - la langue internationale de l'aéronautique - relève de la simple polémique. C'est oublier qu'ils travaillent, en anglais, quotidiennement avec les pilotes et leurs collègues des pays de l'alliance atlantique. C'est oublier qu'une fois par semaine il est organisé, sur chaque base de l'armée de l'air en France, une journée de procédures en anglais, pour entraîner ensemble pilotes et contrôleurs. C'est oublier qu'en mai 1968 les contrôleurs militaires ont, pendant dix-sept jours, surveillé le ciel de la France : après quoi, ils ont reçu - maigre consolation - des messages de remerciements et de félicitations des compagnies aériennes étrangères.

Mais les contrôleurs militaires sont écœurés, aussi, parce que le gouvernement, en fin de compte, n'a pas pu ou n'a pas voulu aller jusqu'au bout de son plan de remplacement du contrôle civil de la circulation aérienne. En dépit de la compétence et de la bonne volonté des hommes qu'il mobilise, le plan Clément-Marot est resté une improvisation. Trop souvent, le contrôle aérien s'est fait depuis des tours de contrôle mobiles - hâtivement montées sur des terrains civils - ou depuis les centres militaires de la chaîne de détection et de contrôle de la défense aérienne, alors que, depuis les installations techniques civiles utilisées en temps normal, mais désertées par la grève, il eût été plus facile de se servir des mêmes fréquences pour surveiller les mêmes voies aériennes, selon les mêmes procédures.

On peut comprendre l'attitude d'un gouvernement. En refusant aux militaires tous les moyens habituels des civils, il ne veut pas ajouter au mécontentement des grévistes qui reprochent, sans discernement, à l'armée de jouer les briseurs de grève. On doit aussi admettre la mauvaise humeur des contrôleurs militaires auxquels on demande d'accomplir, au pied levé, certaines tâches qui ne sont pas les leurs, sans leur donner tous les moyens de les mener à bien sous le prétexte qu'agir autrement eût envenimé la situation en période électorale.

Publié le 12 mars 1973 à 00h00 - Mis à jour le 12 mars 1973 à 00h00

UN CONTRÔLE MILITAIRE DE LA NAVIGATION MARITIME SERAIT INSTITUÉ EN PÉRIODE DE CRISE

Selon un décret (Journal officiel du vendredi 9 mars), qui se réfère à l'organisation générale de la nation pour le temps de guerre, le gouvernement peut imposer un " contrôle naval " - c'est-à-dire militaire - de la navigation maritime française, commerciale, de pêche ou de plaisance, pour permettre l'acheminement des navires dans les meilleures conditions de sécurité. Les capitaines des navires ainsi contrôlés pourraient recevoir l'ordre de suivre certaines routes de navigation ou l'interdiction de fréquenter certaines zones ou certains ports.

Décrété en période de crise qui exigerait une défense opérationnelle maritime, le contrôle naval peut être limité à des zones géographiques déterminées et ne s'appliquer qu'à certaines catégories de navires. Le ministre de la défense est responsable, en tout temps, de l'organisation et de la préparation de ce contrôle en liaison avec le ministère des transports. C'est la marine nationale qui a la tâche de l'organiser.

Publié le 13 mars 1973 à 00h00 - Mis à jour le 13 mars 1973 à 00h00

Le gouvernement refuse de discuter avec un seul syndicat de contrôleurs

L'activité des aéroports français a continué d'être extrêmement faible pendant le week-end. Seule une dizaine de compagnies étrangères ont assuré quelques vols vers la France. La British Airways a annoncé qu'elle reprendrait normalement, le lundi 12 mars, ses services entre Londres et Paris. Air Canada exploite de nouveau ses services entre la capitale et Montréal. Air Inter prévoit, enfin, d'assurer quelques vols au départ de Paris vers Nice, Lyon, Bordeaux, Marseille et Toulouse avec l'aide des cadres du personnel navigant technique.

Le conflit qui oppose, depuis trois semaines, le syndicat national C.F.T.C. des contrôleurs du trafic aérien (S.N.C.T.A.) au gouvernement est au point mort. Pour M. Jean Sribier, directeur de cabinet de M. Robert Galley, ministre des transports, " une simple circulaire ne peut aménager - autrement dit abolir - la loi du 2 juillet 1964 qui retire le droit de grève aux contrôleurs ". Quant à appliquer à ceux-ci le statut particulier du personnel de l'éducation surveillée, M. Sribier remarque que cette solution ne présenterait aucun avantage financier pour les " aiguilleurs du ciel ", même si le déroulement de la carrière leur permettait de passer de la catégorie B à la catégorie A.

Les pouvoirs publics entendent régler le dossier au fond, assainir définitivement la situation. Améliorer le plan de carrière des contrôleurs et, simultanément, se prémunir d'un danger de contagion au sein de la fonction publique demande réflexion. " Aussi est-il nécessaire de s'accorder trois mois pour modifier la structure de la profession, précise M. Sribier. Il est impossible d'exclure de ces discussions les syndicats C.G.T., C.F.D.T. et F.O. qui représentent 40 Va des effectifs. "

La dernière grève de la navigation aérienne remonte à 1955. Elle avait duré cinquante-cinq jours. Le conflit actuel sera-t-il réglé avant la fin de la semaine ? La récente déclaration de M. Daniel Gorin, un des responsables du S.N.C.T.A., affirmant que " M. Galley est un menteur, un calomniateur et un criminel ", a singulièrement alourdi le climat, d'autant que M. Gorin vient de préciser : " C'est en tant que membre du bureau au S.N.C.T.A., et mandaté à ce titre, que j'ai donné l'opinion des contrôleurs sur le comportement et les déclarations du ministre des transports. "

Par J. I. Publié le 14 mars 1973 à 00h00 - Mis à jour le 14 mars 1973 à 00h00

Le plan Clément-Marot sera remplacé par une autre organisation

Le plan Clément-Marot a vécu, du moins dans sa formule actuelle. Pour la cinquième fois en dix-neuf ans, l'armée de l'air a été chargée du contrôle de la circulation aérienne générale, en remplacement des services civils défaillants. Mais d'un commun accord, les autorités civiles et militaires ont décidé que ce plan de crise ne sera pas reconduit au-delà de la période présente et que de nouveaux principes seront établis pour assurer - à la demande du gouvernement - le même service public selon d'autres modalités techniques.

Dans son organisation actuelle, le plan Clément-Marot ne substitue pas exactement un contrôle militaire de la navigation aérienne à un contrôle civil. Il est simplement destiné à assurer, dans des circonstances exceptionnelles de crise, un service minimum à partir des installations des militaires et selon les techniques auxquelles ils sont habitués. Ainsi, lorsque le gouvernement demande à l'armée de l'air d'appliquer le plan Clément-Marot, les compagnies aériennes et les pilotes sont contraints de s'adapter à une discipline de vol tout à fait particulière même si les règles qui sont alors en vigueur ont été conçues selon les recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et diffusées aux utilisateurs français ou étrangers par le moyen d'un règlement de l'aviation civile (le RAC-7).

Des routes et des fréquences différentes

Ce RAC, comme les spécialistes l'appellent, a été édicté par la direction civile de la navigation aérienne et des protocoles d'accord concernant son exécution ont été signés avec les centres de contrôle étrangers aux frontières qui échangent un trafic aérien avec la France.

Le plan Clément-Marot utilise des routes aériennes, des fréquences et des procédures différentes de celles de la situation normale, compte tenu de la portée radio et radar des installations militaires mobilisées pour la circonstance. A l'exception des terrains civils réactivés - cinquante-six aéroports ont été homologués à cette fin - et de quelques centres communs aux civils et aux militaires, tels ceux de Bordeaux, Istres ou Brest, avec les sections de coordination du contrôle de la navigation générale dans les points du territoire national les plus chargés en trafic, l'armée de l'air applique le plan Clément-Marot avec ses moyens propres, ses terrains ouverts à la circulation civile et selon ses propres procédures de surveillance, qui exigent une planification journalière des vols.

Publié le 15 mars 1973 à 00h00 - Mis à jour le 15 mars 1973 à 00h00

LES PERTES DES COMPAGNIES FRANÇAISES

Le train récupère, pour des trajets à moyenne distance, une bonne partie de la clientèle des compagnies aériennes. Pour accomplir des parcours à longue distance, notamment transatlantiques, les voyageurs s'adressent aux transporteurs étrangers basés sur les aéroports des pays voisins, Bruxelles en particulier.

• AIR FRANCE avait prévu de traiter, au mois de mars, environ 600 000 passagers - 20 000 par jour - contre 560 000 l'an dernier à la même époque. Depuis le début du conflit, la

compagnie nationale assure entre 10 % et 25 % de son trafic normal au départ de Paris et de Bruxelles. La priorité est donnée aux vols long-courriers. Il est, en effet, préférable de vendre les billets les plus chers, donc de faire décoller un Boeing-747 vers les Antilles plutôt qu'une Caravelle vers Rome.

- *AIR INTER transporte, en dehors des périodes de pointe et des week-ends, 12 000 à 13 000 passagers par jour répartis sur deux cent cinquante vols. Depuis le début de la crise, elle assure en moyenne 10 % de son trafic normal. Pour la compagnie intérieure, le manque à gagner quotidien s'élève à 1,15 million de francs.*

- *U.T.A. remplit médiocrement ses avions long-courriers. Son installation provisoire sur l'aéroport de Bruxelles ne lui a pas évité une importante chute de trafic, même si elle assure l'essentiel de ses vols. Le taux moyen annuel d'occupation des sièges - 57 % - s'est affaîssi, depuis le début de la crise, de 17 à 20 points. La compagnie privée perd, chaque jour, entre 400 000 et 500 000 francs de recettes.*

Publié le 16 mars 1973 à 00h00 - Mis à jour le 16 mars 1973 à 00h00

Les contrôleurs civils non grévistes pourraient relayer les militaires lundi prochain

Le trafic s'est légèrement amélioré sur les aéroports parisiens. Air France assure, le jeudi 15 mars, huit vols long-courriers - quatre au départ de Bruxelles vers Los Angeles, Montréal, Shanghai et Tokyo, et quatre au départ de Paris vers les Antilles, l'île Maurice, New-York et Tokyo, - ainsi que neuf vols moyen-courriers, à partir d'Orly, vers la Grande-Bretagne et l'Afrique du Nord. Ce même jour. Air Inter, de son côté, exploite trente services à destination et en provenance de Bordeaux, de Lyon, de Marseille, de Nice et de Toulouse. Cependant, au vingt-quatrième jour du conflit, une trentaine de compagnies étrangères continuent à boycotter l'espace aérien français. En revanche, la K.L.M. annonce la reprise de ses vols au-dessus de la France, exception faite de la Normandie, de la Bretagne et du golfe de Gascogne, en raison de leur couverture " non optimale ". Il paraît se confirmer que les contrôleurs civils non grévistes pourraient reprendre le travail le lundi 19 mars.

Les pilotes de ligne français persistent dans leur refus de voler sous la surveillance de l'armée de l'air. A l'issue d'une assemblée générale, réunie le mercredi 14 mars, la Fédération française des navigants de l'aviation civile (F.F.N.A.C.) - elle a demandé en commun avec les syndicats C.G.T., C.F.D.T. et P.O. audience au premier ministre, qui ne semble pas prêt à satisfaire ce souhait - a publié un communiqué : " Les organisations professionnelles, après avoir consulté les navigants techniques, restent opposées au plan de remplacement militaire, dit plan Clément-Marot. Elles demeurent à la disposition des pouvoirs publics pour trouver les solutions permettant une reprise progressive des vols. "

M. Robert Galley, ministre des transports, a continué, quant à lui, le mercredi 14 mars, les " contacts exploratoires ", engagés la veille avec les syndicats non grévistes de la navigation aérienne. Il a, pendant deux heures, reçu les dirigeants de la Fédération de l'aviation civile

C.F.T.C. dans l'espoir, semble-t-il, qu'ils conseillent la modération aux adhérents du Syndicat national C.F.T.C. des contrôleurs du trafic aérien (S.N.C.T.A.).

La fédération F.O. des travaux publics et des transports conteste qu'une quelconque négociation ait été engagée avec le gouvernement. " Il s'est agi plus simplement, déclare-t-elle, de faire connaître la réprobation des personnes à qui il a été interdit de rester à leur poste dès le début du conflit et d'affirmer qu'ils étaient toujours prêts à accomplir leur mission dès que le contrôle militaire serait levé."

Il apparaît que les pouvoirs publics ont pris toutes les dispositions nécessaires pour que cette reprise soit effective le lundi 19 mars. Le S.N.C.T.A. a, pour sa part, reconduit de 48 heures - jusqu'au vendredi 16 mars - son ordre de grève.

Par JACQUES DE BARRIN. Publié le 17 mars 1973 à 00h00 - Mis à jour le 17 mars 1973 à 00h00

Les contrôleurs grévistes accepteront-ils de reprendre le travail mardi ? Corporatisme et syndicalisme

L'ordre donné, le jeudi 15 mars, par M. Robert Galley, ministre des transports, aux officiers contrôleurs de la circulation aérienne, d'avoir à reprendre le travail le mardi 20 mars sera-t-il exécuté ? Après cette déclaration, les chances de voir les grévistes - adhérents du syndicat national C.F.T.C. des contrôleurs du trafic aérien (S.N.C.T.A.) - interrompre leur mouvement sont réduites, laisse-t-on entendre dans les milieux syndicaux. C'est, en tout cas, une nouvelle épreuve de force que le gouvernement a engagée. Le S.N.C.T.A. réunit, le vendredi 16 mars, des assemblées générales à Athis-Mons, Aix-en-Provence et Bordeaux pour décider de la suite à donner à l'appel du ministre. De source militaire, on indique que le trafic des aéroports parisiens a atteint, le jeudi 15 mars, 45 % de la normale en cette saison. Une vingtaine de compagnies françaises et étrangères ont assuré leurs vols. A cet égard, Swissair reprend ses services vers Nice, et K.L.M. vers Paris. Le transfert des compétences entre contrôleurs militaires et contrôleurs civils obligera à " vider " le ciel de tout avion. Cette mise au point technique devrait durer douze heures au moins. Le dimanche 18 mars et certainement le lundi 19 mars, le trafic dans l'espace aérien français devrait être pratiquement nulles responsables du secrétariat général à l'aviation civile (S.G.A.C.) étudient la composition des équipes de façon à assurer les relèves nécessaires au cas où certains contrôleurs manqueraient à l'appel. Ils cherchent notamment à soulager la tour de contrôle d'Orly, " tenue " par les grévistes, en confiant la surveillance du trafic au centre de contrôle régional Nord (C.C.R.) d'Athis-Mons, et en déroutant peut-être une cinquantaine de vols vers Le Bourget. Il ne semble pas que les non-grévistes adhérents des syndicats C.G.T., C.F.D.T. et F.O. de la navigation aérienne, s'ils étaient seuls à reprendre le travail, puissent écouler plus de la moitié du trafic...

Le S.N.C.T.A. a huit ans d'existence. Huit ans qui lui ont suffi pour s'imposer, pour mordre sur la clientèle des organisations professionnelles en place. " Il est incontestablement aujourd'hui l'expression majoritaire des mille six cents officiers-contrôleurs de la circulation aérienne ", reconnaissent ses adversaires, pour ajouter aussitôt : " Mais il est mené par des aventuriers dénués de toute formation syndicale, ignorants des structures administratives, imperméables aux impératifs des textes de loi. "

Le différend qui oppose le S.N.C.T.A. aux syndicats C.G.T., C.F.D.T. et F.O. de la navigation aérienne, remonte à 1964. Jusqu'alors, Force ouvrière était le syndicat le plus représentatif de la profession. Son audience dépassait celle de l'Union syndicale de l'aviation civile (USAC)-C.G.T. Vint la loi du 2 juillet 1964, qui retirait le droit de grève aux contrôleurs de vol. Façon de garantir la continuité du service public, encore que le conflit actuel laisse planer certains doutes sur l'efficacité de cette mesure. Façon aussi de particulariser un métier et finalement de favoriser - peut-être même consciemment pour faire pièces aux organisations traditionnelles, - la création d'un " syndicat-maison " autonome, sans imaginer que celui-ci puisse, un jour, utiliser sa liberté pour agir à sa guise, taper du poing sur la table. Cruelle désillusion ! Incités par la loi à se singulariser, certains contrôleurs de vol se décidèrent donc à fonder un syndicat catégoriel et s'en allèrent frapper à la porte des grandes centrales. Méfiantes à l'égard de toute forme de corporatisme, la C.G.T. et F.O. refusèrent de les accueillir. La C.F.T.C. n'avait pas trop d'adhérents, après le départ de la plupart des militants vers la C.F.D.T., pour faire la difficile. Au début de 1965, elle ouvrit grand les bras aux officiers-contrôleurs. En fait, ceux-ci cherchaient seulement la caution morale d'une organisation nationale. Aussi jamais les dirigeants de la C.F.T.C. n'eurent-ils vraiment barre sur eux. La combativité de ces techniciens mit plus d'une fois la Centrale en mauvaise posture. Elle qui prêche la modération, la voilà aujourd'hui obligée, au moins par solidarité, de soutenir des " hors-la-loi ". Cruelle désillusion

Par J.J. B. Publié le 19 mars 1973 à 00h00 - Mis à jour le 19 mars 1973 à 00h00

Les contrôleurs civils non grévistes peuvent-ils assurer un trafic normal ?

Les adhérents du syndicat national C.F.T.C. des contrôleurs du trafic aérien (S.N.C.T.A.), en grève depuis le mardi 20 février, ne semblent pas disposés à céder aux injonctions de M. Robert Galley, ministre des transports, leur intimant l'ordre de reprendre le travail le mardi matin 20 mars. Le S.N.C.T.A. a même reconduit de quarante-huit heures - jusqu'à dimanche soir 19 mars - son ordre de grève.

Le trafic des aéroports parisiens s'est amélioré. Air France prévoit d'assurer, pendant le week-end, plusieurs vols moyens et long-courriers au départ de Paris et de Nice. Air Inter compte exploiter cinquante-quatre services, le lundi 19 mars, et desservir l'ensemble de son réseau à la fin de la semaine.

Pour permettre la mise en vigueur du contrôle civil, qui remplacera le plan militaire Clément-Marot, le trafic aérien sera interrompu au-dessus de la France du lundi 19 mars à 20 heures jusqu'au mardi 20 mars à 7 heures, indique-t-on au ministère des transports.

Selon les responsables du S.N.C.T.A., trois cents à trois cent cinquante " aiguilleurs du ciel " sont en grève, dont environ cent trente au centre de contrôle régional Nord (C.C.R.) d'Athis-Mons et à la tour de contrôle d'Orly. Certains souhaiteraient obtenir de M. Galley, d'ici à mardi matin, la levée de toutes les sanctions : douze suspensions de poste et vingt mutations d'office, et la promesse d'engager la négociation sur les trois revendications : aménagement du droit de grève, reclassement indiciaire et suppression des punitions entre le mardi 20 mars et le mercredi 28 mars, avant que les responsables de la grève ne comparaissent devant le conseil de discipline.

Il est improbable, si le S.N.C.T.A. fait sienne cette solution de compromis, que M. Galley, dont on sait l'intransigeance, accepte de s'y rallier. Dans ces conditions, si le syndicat reste sur ses positions, arrivera-t-il à maintenir longtemps la cohésion de ses adhérents, et en particulier des plus jeunes, très nombreux ?

Deux hypothèses

Si le front des grévistes ne se disloque pas, deux hypothèses sont vraisemblables. Les contrôleurs non grévistes, affiliés aux syndicats C.G.T., C.F.D.T. et F.O., n'arrivent pas, malgré une organisation rationnelle du travail et peut-être à cause de certaines défections dans leurs rangs, à écouler plus de la moitié du trafic normal. M. Galley court alors à l'échec, car les compagnies aériennes et les usagers ne pourront se satisfaire longtemps d'une activité aussi réduite.

Publié le 20 mars 1973 à 00h00 - Mis à jour le 20 mars 1973 à 00h00

LA REPRÉSENTATIVITÉ DU S.N.C.T.A.

Le personnel de la navigation aérienne compte au total quatre mille trois cents agents divisés en plusieurs corps de fonctionnaires : les ingénieurs de l'aviation civile, les ingénieurs des études et d'exploitation de l'aviation civile, les électroniciens de la sécurité aérienne, les techniciens de la navigation aérienne et les officiers-contrôleurs de la circulation aérienne (OCCA).

Les adhérents des syndicats C.G.T., C.F.D.T., F.O. et C.G.C. se répartissent dans l'ensemble de ce personnel. Le S.N.C.T.A. recrute, quant à lui, ses cotisants dans le corps des officiers - contrôleurs, dont les mille six cents agents sont au centre du conflit actuel.

Aux élections des commissions administratives paritaires régionales pour le corps des OCCA, élections qui se sont déroulées à la fin de l'été 1972, les vingt-quatre sièges à pourvoir se sont ainsi répartis : dix-huit pour le S.N.C.T.A., trois pour la C.G.T., un pour F.O., un pour la C.G.T.-C.F.D.T. et un pour la C.F.D.T.-F.O. (1).

Le S.N.C.T.A. annonce huit cents cotisants. Ses deux positions fortes sont le Centre de contrôle régional Nord (C.C.R.) d'Athis-Mons (Essonne) et surtout la tour de contrôle d'Orly. A la C.G.T., militeraient quelque deux cent cinquante OCCA, assez nombreux au C.C.R. - Nord. Les effectifs de F.O., surtout disséminés dans les tours de contrôle des aéroports de province, approcheraient, selon ses dirigeants, ceux de la C.F.D.T. Une bonne centaine de contrôleurs, enfin, n'appartiendraient à aucune organisation professionnelle. Les statistiques syndicales restent volontairement floues...

(1) En suffrages exprimés : région Nord : S.N.C.T.A. (60 %), C.G.T. (35 %), F.O.-C.F.D.T. (5 %); région Sud-Est : S.N.C.T.A. (56 %), C.G.T. (23 %), F.O.-C.F.D.T. (21 %); région Sud-Ouest : S.N.C.T.A. (67 %), C.G.T. (20 %), F.O.-C.F.D.T. (13 %) ; Aéroport de Paris : S.N.C.T.A. (69 %), C.G.T.-C.F.D.T. (25 %), F.O. (6 %).

Par JACQUES DE BARRIN. Publié le 21 mars 1973 à 00h00 - Mis à jour le 21 mars 1973 à 00h00

Le trafic aérien reprend normalement

Le trafic aérien reprend progressivement son cours normal après la décision des contrôleurs de vol C.F.T.C. de suspendre leur mouvement de grève. Le ministre des transports envisage d'ouvrir prochainement des négociations avec tous les syndicats. La grève avait commencé le mardi 20 février.

La guerre est finie. M. Galley a gagné. Il a pris tout son temps. Vingt-huit jours pour amener à composition ses adversaires, une bande de " hors-la-loi ".

" Le ministre des transports a agi dès le départ comme un commandant de char ", confie un syndicaliste, qui se souvient du passé militaire du ministre. M. Galley croyait-il que les contrôleurs de vol C.F.T.C. n'oseraient pas emprunter le passage interdit de la grève ? Il ne fit rien pour les en dissuader, se prépara à l'affrontement. Sitôt que les adhérents du S.N.C.T.A. eurent imprudemment franchi le Rubicon, il déclencha l'épreuve de force, jugea irrecevables les revendications qu'ils lui présentèrent. Il en appela alors aux militaires pour remplacer les civils non grévistes évincés de leurs postes, et prit des sanctions contre les fonctionnaires en état de rébellion. Était-ce vraiment utile d'employer les grands moyens ?

Au lendemain de la dramatique collision de Nantes, dans son souci de " blanchir " l'armée de l'air et de défendre le plan Clément-Marot, il en vint à accuser - avant même que la commission d'enquête ne se soit mise au travail - le commandant du Coronado d'avoir commis plusieurs erreurs de pilotage. Les contrôleurs de vol C.F.T.C. en profitèrent pour exploiter cette maladresse et durcir leurs positions. Ne fallait-il pas, dans ces conditions, négocier au plus vite le retour à la normale ?

Avant de partir en campagne en Champagne, le ministre des transports donna ordre à son directeur de cabinet de garder le contact avec les " hors-la-loi ". Celui-ci fit diligence, et reçut en secret, à plusieurs reprises, les dirigeants du S.N.C.T.A. pour de simples " conversations exploratoires ". Pourquoi avoir laissé le climat s'alourdir ?

Des trouble-fête

De retour de Troyes, une fois réélu, M. Galley reprit l'affaire en main. Tout aussi intraitable qu'au début du conflit, il confia ses soucis aux syndicats non-grévistes. Ceux-ci acceptèrent de réoccuper leurs postes avant même que toutes les sanctions - qu'ils jugeaient " iniques " - infligées à leurs collègues grévistes aient été levées. Le gouvernement se trouvait ainsi des alliés de fortune pour l'aider à réduire au silence ces trouble-fête. " Nous saurons nous en souvenir ", déclare-t-on à la C.F.T.C. Diviser pour régner, était-ce une sage politique ?



CHARLIE HEBDO (5 MARS 1973)



LE CANARD ENCHAÎNÉ (14 MARS 1973)

D'autres points accablent Clément-Marot et démolissent la thèse de Galley :

— Le Coronado devait passer Nantes avant le DC 9 : pourquoi est-ce à lui que l'on demande de ralentir, et non à l'appareil qui arrivait derrière lui ?

— Les radars de Brest, Tours et Bordeaux ont filmé la collision : pourquoi personne n'a donné au DC 9 l'ordre de dégager ?

— Enfin, prier un appareil d'un tel poids de perdre 8 minutes en l'espace de 16 mi-



nutes, n'est-ce pas le convier aimablement à « décrocher » et à s'écraser au sol ?

Embouteillage

En fait, on sait que cinq avions (un Boeing 707 brésilien, 3 DC 9 d'Iberia et le Coronado de la Stanpax) étaient « estimés » ce jour-là à Nantes en l'espace de huit minutes ! Cela explique que l'on n'ait pas indiqué au Coronado un changement de niveau : ils étaient tous occupés. Parmi ces cinq appareils, Clément-

Marot en a oublié un : celui qui volait au même niveau que le Coronado (29.000 pieds). Cela aussi explique qu'on ne l'ait pas averti.

Même si le commandant Arenas n'avait pas entamé un virage à droite, les deux appareils seraient entrés en collision un peu plus loin, peut-être à la verticale de Nantes.

Bien de chez nous

Pour la fiabilité du plan, voyons un peu : d'abord, pour simplifier sans doute, les militaires divisent la France en neuf zones de contrôle, alors que les civils en ont trois. Ensuite des avions convergeant vers un même point sont ache-

Autre danger du plan : ni agréé par l'Organisation de l'Aviation Civile, ni conforme à ses règles, ce plan militaire est « national » : les étrangers, qui continuent d'appliquer les normes internationales, auraient eu besoin de trois mois minimum pour étudier la merveille : Debré le leur a refilé pour exécution immédiate.

Du coup, aux frontières, c'est une pagaille terriblement dangereuse. Les voisins de l'hexagone voient brusquement arriver dans leur ciel un avion dont ils ne savent rien, qui il est, où il va, et qui lui-même ignore tout du trafic dans lequel il débarque ! Ça ne fait rien : aux étrangers de se démerder.



minés sur des fréquences différentes (à Limoges, 6 fréquences pour 7 routes dont 5 convergentes) : les avions sont « sourds ».

Tous azimuts

Alors les incidents se multiplient, les risques de collision sont de plus en plus fréquents, les Air Miss (comptes rendus d'incident grave) pleuvent. A Nice, c'est un appareil d'Air France, transportant 43 commandants de bord de la Compagnie, qui se trouve face à un zinc militaire. Dans le Nord, c'est un DC 9 de la SAS qui, pour éviter l'abordage, se met pratiquement « sur la tranche » : des passagers sont commotionnés, etc.

Tous les rapports d'incidents mettent le point sur ces carences : mauvaises communications radio, manque total de coordination des vols, méconnaissance de l'anglais. Les rares avions français en vol

servent constamment de relais entre le sol, qui comprend mal et ne répond pas, et un appareil étranger, dont le pilote ne parle pas français.

On vous répondra

Le plan Clément Marot fonctionne de 7 heures à minuit. Et l'Aéropostale vole de nuit, comme disait Saint-Exupéry. Du coup, des tonnes de bafouilles s'amoncellent à Orly. Galley avait déjà embouteillé les standards téléphoniques : il paralyse aujourd'hui le courrier. La nostalgie des P.T.T. ?

Pas compris

Lorsque, après avoir demandé cinq fois au contrôle d'effectuer un « 360° à droite », le commandant du Coronado annonça qu'il entamait la manœuvre, le sol lui rétorqua : « Comment, vous voulez monter au niveau 360 ? » Après la collision, et toujours sur la fréquence de « Marina », il lança immédiatement le « Mayday ! Mayday ! » qui est le signal de détresse international. On a prétendu que sa radio était en panne. En fait, aucune réponse ne lui parvint. C'est un autre avion, l'Iberia 163, qui transmit le message au contrôle. Celui-ci réagit en

ces termes : « Say it again slowly » (Répétez lentement). Mieux : le jour de l'accident, les horloges militaires auraient



accusé un décalage de trois minutes par rapport au Temps Universel (T.U., ex G.M.T.) !

Le pressing

La situation est tellement dangereuse que les compagnies, une à une, annulent leurs vols. Elles le savent : le plan ne peut absorber que 30 % du trafic normal. Mais pour les militaires et les pouvoirs publics, contrôler un ciel vide, c'est la faillite : chaque jour d'immobilisation coûte un milliard ancien à Air France. De quoi foutre à la porte tous les Marot de la terre !

Revenir aux contrôleurs civils est hors de question : Galley n'a toujours pas accepté de

recevoir les « hors-la-loi » : son directeur de cabinet, Schriber, dira à leurs émissaires : « Vous savez, moi non plus je n'ai pas le droit de faire la grève... »

Alors, le gouvernement fait pression sur Air France. Le 7 mars, la direction générale informe son personnel qu'elle a décidé « d'assurer à compter du jeudi 8 mars une reprise progressive des vols ». Le Syndicat National des Pilotes de Ligne maintient son refus du contrôle militaire.

Voilà l'autre

But du pressing gouvernement-compagnie : on trouvera toujours quelques jaunes, et si Air France vole — un peu —, Air Inter couinera « Et moi ? » Si Air France et Air Inter volent, les compagnies étrangères gémiront « Et nous ? », etc. Tout le monde volera un

voile à Galley et à Grimaud le respectueux télégramme suivant :

« J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que les compagnies aériennes régionales (...) se sont déclarées prêtes à reprendre leur trafic immédiatement après la mise en place du contrôle aérien militaire que vous avez décidé. »

Le mironton s'appelle Michel Ziegler, deuxième fils de papa, et modeste président d'Air Alpes.

Quant à l'UTA, son président, Francis Fabre, grand pote de Pompon, a déclaré dès le début de l'affaire : « Nous n'allons pas risquer notre personnel, notre matériel et notre réputation pour une broutille politique » — et il a placé ses billes à Bruxelles.



peu, et la face sera sauvée : Clément pourra se retirer en douceur, sur la pointe des pieds.

Le 9 mars, le président de l'Association des Transporteurs aériens régionaux (ATAR) en-

Le Canard Enchaîné.
14 mars 1973

Revue Défense nationale

**IHEDN 6 avril 1975. Intervention du Chef d'état-major de l'armée de l'air
(Claude Grigaut)**

Note : le chef d'état-major des armées était François Maurin (armée de l'air)

La mise en application du plan « Clément Marot », en 1973, a donné lieu à de nombreuses polémiques, notamment autour de l'accident de Nantes. Que peut-on dire de cette expérience de 1973, des conclusions de l'enquête et des améliorations éventuelles qu'il avait été décidé d'apporter à ce plan ? Certains pensent que les difficultés ne viennent pas tant d'imperfections de ce dispositif que du fait qu'en période normale les circulations aériennes civiles et militaires sont traitées différemment et séparément. S'il en était ainsi, une plus grande osmose permanente des deux systèmes serait souhaitable. Ne peut-on craindre que l'accident de 1973 ne rende cette osmose encore plus difficile ?

C'est une question tout à fait d'actualité. Je voudrais d'abord revenir très brièvement sur le plan « Clément Marot » de 1973. Du fait de l'accident de Nantes, un certain nombre de personnes pensent que ce plan n'a aucune valeur ; or, il a été mis en application pendant plus de trois semaines et a permis d'écouler un trafic important qui a atteint, avant l'accident, 1.500 vols par jour. Il est ensuite remonté difficilement — pour les raisons que vous savez — à 700 vols, puis s'est stabilisé à 1.000 vols par jour. Le plan « Clément Marot » a permis d'écouler le trafic saisonnier, mais il n'aurait pas permis d'écouler celui de l'été ; il n'en était pas question. Dans la situation où nous étions en 1973, on pouvait assurer grosso modo environ 50 % du trafic civil maximal, c'est-à-dire celui d'été.

Cela, il faut le souligner, est une performance : performance difficile à réaliser et pesant sur l'activité aérienne de l'armée de l'air qui a dû être réduite de plus de 30 %. Le plan « Clément Marot » est donc, pour nous, une lourde servitude. Nous ne sommes pas du tout désireux de voir ce genre d'opération se renouveler mais nous y sommes prêts.

Vous me demandez si ce plan a évolué. Je répondrai : bien sûr, et ce depuis le début, mais la grande évolution du plan « Clément Marot » date en fait de 1968. Elle est allée dans le sens d'une plus grande sécurité des vols évidemment ; par ailleurs, suivant les directives du Gouvernement, l'accent était mis tour à tour sur une plus grande capacité de contrôle ou sur la similitude avec le système utilisé tous les jours par la circulation aérienne civile. Capacité de contrôle et similitude sont, dans une certaine mesure, contradictoires, et c'est pourquoi priorité doit être donnée à l'une ou à l'autre. En 1968 le principe de la similitude était jugé essentiel : il a été appliqué et le débit a été extrêmement faible. Après 1968, le Gouvernement a demandé que l'on veuille au contraire à augmenter la capacité de contrôle, et celle-ci en 1973 a atteint un niveau

important, comme je vous l'ai montré, mais les règles de circulation étaient assez différentes de ce qui se pratique tous les jours. Il apparaît difficile, à l'expérience, d'imposer aux usagers des règles différentes de celles qu'ils pratiquent habituellement. Le nombre d'infractions commises par les pilotes lors de l'exécution du plan « Clément Marot » en témoigne. C'est pourquoi nous revenons aujourd'hui à la similitude, quitte à freiner le débit du système.

Tout cela a-t-il des conséquences sur la gestion de l'espace aérien ? Le Gouvernement aurait été très désireux — et ceci à plusieurs reprises — d'avoir un système de gestion ou, plus exactement, un système de contrôle unique afin de parer à toute difficulté en cas de grève.

Le système unique peut être soit du type italien, c'est-à-dire entre les mains des militaires, soit du type américain, c'est-à-dire entre les mains des civils.

Aujourd'hui on ne s'oriente guère vers le système unique car celui-ci suppose :

- ou bien que l'on donne des moyens importants aux militaires, et je vous dirai tout de suite que les militaires ne sont pas du tout désireux de se voir confier cette responsabilité car ils ont d'autres tâches ;
- ou bien que du côté civil on obtienne du personnel le respect d'un certain nombre de règles civiques, et je ne crois pas qu'aujourd'hui l'ambiance permette d'atteindre ce résultat.

Mais je crois que finalement pour nous, en France, le système de contrôle unique constitue un faux problème. Du fait que nous ne pouvons imaginer de posséder les moyens de suppléer totalement à une défaillance du contrôle civil, seule demeure la question de la cohabitation des circulations aériennes civile et militaire, laquelle pose un problème de gestion de l'espace, et non de son contrôle.

Le ciel de France est sillonné de voies aériennes placées sous contrôle civil, et ces voies aériennes sont, par endroits, gênées par ce qu'on appelle des zones de travail de l'armée de l'air. Ces zones sont de toute façon indispensables, certaines se confondent même avec les zones d'approche d'un certain nombre de nos terrains, et le problème qui se pose est de les rendre si possible perméables. Une bonne coopération entre les deux contrôles permet d'y parvenir ; nous avons fait dans ce domaine des progrès considérables au cours des deux dernières années. Nous sommes engagés depuis un certain temps déjà dans la voie de la gestion commune de l'espace aérien, puisqu'il existe au niveau régional des comités de gestion mixtes qui fonctionnent fort bien.

Récemment le délégué à l'espace, l'aviation civile et l'armée de l'air ont proposé conjointement un texte qui tend à confier au délégué, et à son directoire civil et militaire, la gestion de l'espace aérien en France. Je pense que là est la solution. Bien sûr cela ne répond pas à l'objectif : que fera-t-on en temps de grève ? Mais il s'agit alors d'un problème de moyens, que nous n'avons pas.



Article disponible sur le site internet de la commune
de La Planche
(Rubrique commémoration)

Commémoration 5 mars 2023

Pour 50 -ème anniversaire de l'accident de l'avion Ibéria nous avons accueilli 35 Espagnols, 11 Britanniques, 6 Japonais et plusieurs Belges. Beaucoup d'officiels sont également venus célébrer cet évènement : M. Victorio Redondo, ambassadeur d'Espagne, M. Javier HERRERA, consul général d'Espagne, venus de Paris spécialement pour cette occasion ainsi que M. Pascal OTHEGUY, Secrétaire général, sous-préfet de l'arrondissement de Nantes , M. Emmanuel SIEBERT, délégué Pays de la Loire à la direction générale de l'aviation civile, M. Carlos SOBRINO HERRERO, chef d'escale France, Mme Carmen GIRAUD, responsable des ventes Europe, ME et Asie, représentants la compagnie IBERIA, Mme Nelly SORIN, maire de Vieillevigne et conseillère départementale, M. Jean Guy Cornu président de l'Agglo, M. COFFINEAU, capitaine de la gendarmerie de Clisson.

Nous nous sommes retrouvés dans la salle Marianne pour une petite collation. A 9h30 la cérémonie à l'église débuta par un morceau musical de l'harmonie Vieillevigne-La Planche-Corcoué. Puis tous les invités sont montés dans des mini bus pour rejoindre le lieu où la stèle est érigée -sur la route de La Robertière. Après la dépose des couronnes de fleurs, les familles ont pu se recueillir face à la stèle.

C'était "**le moment le plus émouvant**", a reconnu Elena Murano, fille d'un des passagers qui se trouvait dans l'avion d'Iberia et qui s'est souvenu que ce point avait été choisi car c'était le lieu où les corps avaient été rassemblés

"Je suis très reconnaissante pour l'organisation des événements commémoratifs par la Mairie de La Planche » a souligné Elena Murano. Les échanges avec les habitants qui l'ont vécu lui ont permis, comme beaucoup d'autres parents, d'obtenir des réponses à certaines questions posées sur le déroulement des événements

SE SOUVENIR DES VICTIMES

Plus tard, dans la salle La Passerelle, les autorités présentes ont prononcé leurs discours, à commencer par Séverine Joly-Piveteau, maire, qui a dit que **"les années ont passées mais nous gardons toujours à l'esprit les victimes de 1973. Nous avons voulu que cette journée soit une journée d'échange, de partage avec les familles. Qu'elles puissent se recueillir et qu'ensemble nous échangions sur nos différents vécus"**.

Au nom des autorités espagnoles, qui ont été très impliquées dans l'organisation à travers le consulat de Paris, l'ambassadeur espagnol en France, Victorio Redondo, a transmis un **"profond remerciement au maire et la municipalité de La Planche pour l'hommage aux victimes** ». Il a également profité pour célébrer **"la fraternité entre les familles des victimes 50 ans après l'accident et la valeur de la solidarité générée avec les habitants de La Planche"**.



La grève de 1981 aux Etats Unis (Sources diverses sur internet)

Le 3 août 1981, les 13.000 contrôleurs aériens affiliés au syndicat PATCO (*Professional Air Traffic Controllers Organization*) entreprenaient une grève contre l'agence fédérale de l'aviation pour demander une réduction des heures de travail, le recrutement de nouveaux employés et des augmentations de salaire.

Le jour même, le président Ronald Reagan passait à la télévision pour dénoncer les grévistes, évoquer un péril pour la « sécurité nationale » et lancer un ultimatum : ou bien ils reprenaient le travail dans les 48 heures, où ils étaient licenciés et interdits de façon permanente de tout emploi fédéral.

Reagan invoquait la Taft-Hartley de 1947. Cette législation,

- rendait illégaux les débrayages spontanés et imposait des préavis de grève de 60 jours,
- retirait le droit de grève aux fonctionnaires fédéraux, aux fonctionnaires d'états et aux fonctionnaires des collectivités locales,
- donnait le droit au gouvernement fédéral d'interdire une grève mettant en danger la sécurité nationale,
- obligeait les responsables syndicaux à prêter serment de non-communiste (cette dernière disposition sera décrétée inconstitutionnelle en 1965).

Le 5 août, Reagan licenciait les 11.359 contrôleurs qui avaient défié l'ordre de retour au travail et les faisait remplacer en partie par des militaires (seul un millier environ des personnels civils avaient pris leur travail).

Des « forces de l'ordre » sont intervenus contre les piquets de grève. Des dirigeants de la PATCO furent arrêtés, emprisonnés, frappés d'amende et « bannis » de l'administration. Les finances de la PATCO furent saisies et son accréditation syndicale fut révoquée

Cet événement a marqué pour longtemps les relations sociales aux Etats Unis. La FAA a mis une dizaine d'années pour retrouver une situation opérationnelle (formation de nouveaux contrôleurs), tandis que 850 contrôleurs furent réhabilités.

Il est à noter que le pouvoir politique en place a soutenu le président Reagan. Plus généralement, les contrôleurs se sont retrouvés isolés dans leur mouvement.



Et pendant ce temps-là, la technique a progressé et marqué l'histoire de la Navigation aérienne

(Dessins de Jean-Gab Napoli)

