

## La CGT dans la Navigation Aérienne et l'unité.

La Navigation Aérienne est un service public créé en 1919, donc avant la Seconde Guerre Mondiale, afin de gérer la circulation aérienne<sup>1</sup>. Ce service était essentiellement constitué d'un corps technique, les radioélectriciens, et d'un nombre plus réduit de personnels d'encadrement et de personnels administratifs. Les radioélectriciens étaient chargés de la gestion du trafic aérien, mais aussi de la maintenance de leur matériel radio (cette polyvalence prendra fin dans l'immédiat après-guerre en raison de deux phénomènes, d'abord la multiplication et la sophistication des matériels qui rendront nécessaire un corps spécifique de maintenance et, ensuite le remplacement des échanges de communications en morse par la VHF).

Avant la seconde Guerre Mondiale, seules deux organisations syndicales coexistaient dans la Navigation Aérienne, la CFTC, et la CGT. La CFTC ne regroupait que très peu d'adhérents, essentiellement des personnels administratifs, tandis que la CGT était représentée par le puissant Syndicat National CGT des Radioélectriciens, syndicat national très centralisé, sans sections locales, et d'obédience plutôt réformiste (il n'y eut pas de CGT-U dans la Navigation Aérienne)<sup>2</sup>.

Pendant la guerre, la Navigation Aérienne passa sous autorité militaire puis devint quasi inexistante faute de trafic aérien. Néanmoins, pendant cette guerre les compétences professionnelles des radioélectriciens furent très prisées par l'armée et surtout, plus tard, par la Résistance lorsque celle-ci s'organisa<sup>3</sup>. Nombreux furent les radioélectriciens morts au combat, disparus ou morts en déportation (on estime à 1/3 des effectifs, la perte totale des radioélectriciens pendant cette guerre). A la Libération, la situation était telle que notre administration dût recourir d'urgence à des recrutements massifs d'opérateurs radio parmi les réservistes de l'Aviation et de la Marine. A ce manque cruel de personnel s'ajoutait aussi un délabrement total des infrastructures aéronautiques, mais c'est un autre aspect que nous n'aborderons pas ici...<sup>4</sup>

Nous avons choisi de traiter deux périodes majeures qui illustrent bien les relations entre le développement du syndicalisme dans la Navigation aérienne et les questions de l'unité. L'USAC-CGT est aujourd'hui le premier syndicat de la Navigation Aérienne, mais son passé ne fut pas un long fleuve tranquille... son « ancêtre » quitta même le giron de la CGT pendant deux ans pour goûter à l'autonomie. Constat de faiblesse d'un moment ? Choix stratégique pour ne pas laisser le champ libre au jeune syndicat FO ? Ce sont ces questions qui sont abordées dans la première partie de ce texte, la seconde traite d'un aspect particulier qui lui aussi est en relation étroite avec les questions de l'unité il s'agit de la période 1964-1984 avec l'interdiction du droit de grève.

François Ancelin  
Membre du CA de  
l'IHS-Transports  
Mai 2007

---

<sup>1</sup> « Chronique de la Navigation Aérienne » de Jean HUBERT, éditions de l'ENAC, Toulouse, 1987.

<sup>2</sup> « Radio-Sécurité », bulletin du Syndicat CGT des Radioélectriciens.

<sup>3</sup> « Chronique de la Navigation Aérienne ».

<sup>4</sup> Témoignage de André DUROLLET, ancien militant du Syndicat CGT des Radioélectriciens.

# **USAC-CGT : les questions de l'unité**

## **1<sup>ère</sup> partie : la naissance de l'Usac-CGT**

### **L'après-guerre – Rivalités internes à la CGT**

Avec la libération progressive des territoires, la Navigation Aérienne se réactive et la vie syndicale redémarre. En 1943, alors que le Syndicat National CGT des Radioélectriciens n'a pas encore repris son activité, de jeunes et dynamiques radioélectriciens d'Afrique du Nord créent un syndicat CGT afin de pouvoir présenter leurs revendications au Gouvernement provisoire d'Alger. Dès la Libération de la Corse, à l'automne 43, les radioélectriciens d'Ajaccio et de Bastia viennent grossir les rangs de ce nouveau syndicat CGT appelé « Syndicat National CGT de la Sécurité Aérienne »<sup>i</sup>.

A la Libération de la métropole, les dirigeants (réformistes) de l'ancien « Syndicat National CGT des Radioélectriciens » refusent de reconnaître le nouveau « Syndicat National CGT de la Sécurité Aérienne » (d'obédience plutôt communiste) et réactivent leur ancien syndicat. La Confédération CGT, et plus particulièrement la F.G.F.-CGT (Fédération Générale des Fonctionnaires) doivent intervenir pour qu'un congrès de fusion des deux syndicats CGT normalise rapidement la situation. Ce congrès a lieu fin 1945, mais il ne parvient pas à effacer les rivalités puisque la nouvelle organisation essaie de donner part égale à chacune des deux tendances dans la nouvelle direction du syndicat CGT (situation qui favorisera indiscutablement la création ultérieure de FO...)<sup>ii</sup>.

Ce syndicat CGT rassemblait la majorité des fonctionnaires de la Navigation Aérienne et le reste du paysage syndical se limitait à un modeste syndicat CFTC et de très petits syndicats autonomes. Le syndicat CGT n'avait que peu de relations avec ses homologues de la Navigation Aérienne, il préférait entretenir d'étroites relations avec d'autres syndicats CGT de fonctionnaires, notamment celui de la Météorologie<sup>iii</sup>.

A cette époque, l'activité du syndicat CGT était intense, notamment avec les projets de statuts de la Fonction Publique et des projets de modernisation de notre administration. Les salaires très bas justifiaient aussi sa participation active à tous les mouvements de grève de fonctionnaires<sup>iv</sup>.

### **Tourmente dans le paysage syndical – La solution dans l'autonomie ?**

Début 1948, sous l'effet de pressions extérieures et intérieures, le syndicat CGT explose et donne naissance au syndicat FO dirigé par l'ex-secrétaire de l'ancien syndicat CGT métropolitain. Le syndicat CGT se trouve sérieusement affaibli par cette scission, mais un événement vient bousculer toutes les prévisions : la création de 6 nouveaux corps techniques de personnels de la Navigation Aérienne (ce qui était une revendication du syndicat CGT)<sup>v</sup>. En effet, l'intégration des personnels dans ces nouveaux corps statutaires sera longue et difficile, entraînant de légitimes mécontentements, qui – dans ce contexte de déchirement syndical - favoriseront malheureusement des replis catégoriels et donc l'émergence de nouveaux petits syndicats professionnels autonomes, ce qui n'arrangera pas les affaires des trois syndicats confédérés...

Pendant les années 1948 et 1949, toute action concertée de la CGT avec FO s'avère irréalisable, malgré quelques tentatives de la part de la CGT. La CGT doit appeler à l'action toute seule, comme en juillet 1948<sup>vi</sup>, où elle parvient à mettre 95 % des agents en grève sur des revendications salariales (malgré les décrets de réquisition), mais dès le lendemain, FO, CFTC et les Autonomes brisent la grève en passant un accord avec le Ministère... Fin 1949, la CGT parvient à entraîner la CFTC et les Autonomes dans une action pour des revalorisations salariales, mais FO refuse à nouveau de s'y associer<sup>vii</sup>.

Début 1950, faute de pouvoir se développer dans ce contexte, le jeune syndicat FO

décide de se dissoudre et de fusionner avec plusieurs petits syndicats autonomes, créant ainsi le « Syndicat National Autonome des Personnels Techniques de la Navigation Aérienne », espérant, par cette manœuvre, regrouper un maximum d'agents et couvrir la totalité des corps techniques<sup>viii</sup>.

Dans ces années 50, l'action syndicale est très difficile, le gouvernement faisant systématiquement recours aux réquisitions dès l'annonce de toute grève, néanmoins quelques actions communes CGT, FO, CFTC et Autonomes parviennent à se réaliser, surtout entre 1950 et 1953 et uniquement sur des revendications salariales. On voit même un éphémère « Comité de Coopération des Syndicats de l'Aviation Civile » (CGT, CFTC et Autonomes) se mettre en place en 1953 afin de mener des actions communes contre des licenciements de contractuels<sup>ix</sup>.

Pendant ce temps, déjà bien affaibli par la création de FO, le syndicat CGT voit chaque jour ses effectifs se réduire sous l'effet de la pression idéologique, de la « chasse aux sorcières », nombreux sont les adhérents qui ne renouvellent pas leur carte de crainte d'être classés comme communistes (des non-titulaires sont licenciés sous la simple accusation d'être des syndicalistes CGT)<sup>x</sup> aussi, fin 1953, le syndicat CGT prend lui aussi la tragique décision de se « saborder » à son tour et, sous le prétexte d'un « souci unitaire », il fusionne avec le « Syndicat National Autonome des Personnels Techniques », la nouvelle entité créée prenant le nom d'« USAC Autonome » (Union Syndicale de l'Aviation Civile). L'USAC se présentant comme une fédération de syndicats, ouverte à tous les syndicats et à tous les corps de la Navigation Aérienne<sup>xi</sup>. Et, à l'image de ce qui s'était passé à la FEN, les adhérents de l'USAC Autonome peuvent – s'ils le souhaitent – continuer d'adhérer à la Confédération de leur choix<sup>xii</sup>...

A remarquer, pendant cette période, le comportement de la CFTC qui, se tenant à l'écart de toutes ces recompositions syndicales, profite de la situation pour négocier directement avec le Ministère (c'est ainsi qu'elle fait capoter la grève de 3 semaines menée contre les décrets LANIEL à l'été 1953)<sup>xiii</sup> et qu'elle tente de faire avancer son projet de sortie de la Fonction Publique de la Navigation Aérienne<sup>xiv</sup> ! Ce syndicat (ou ses « héritiers », après ses diverses mutations) ressortiront régulièrement ce projet de sortie de la Fonction Publique de la Navigation Aérienne.

### **L'échec de l'autonomie**

En fait, « l'unité syndicale organique » réalisée par l'USAC Autonome n'est qu'une façade qui s'avèrera relativement peu efficace dans les luttes. Les divergences profondes entre ses dirigeants paralysent le recours à l'action et dès le début, en 1954, c'est un collectif de militants de l'USAC, le « Comité d'Union et d'Action », qui doit prendre en main une grève totale de 9 jours sur des revendications salariales et statutaires<sup>xv</sup>!

En novembre 1955, se sentant le syndicat le plus puissant de la Navigation Aérienne, l'USAC se lance seule dans une grève illimitée pour la défense des statuts et des salaires et pour protester contre le licenciement d'agents auxiliaires<sup>xvi</sup>. Dans les premiers jours quelques avancées non négligeables sont obtenues par les grévistes (essentiellement des primes touchant inégalement l'ensemble des personnels), la grève est très bien suivie, mais une vingtaine de jours après le début de la grève, toutes les négociations s'arrêtent, le président du Conseil, Edgar FAURE vient de dissoudre l'Assemblée et des élections législatives sont annoncées pour le 2 janvier 1956. Alors le conflit s'enlise, aucun interlocuteur pour d'éventuelles négociations... Epuisés financièrement en cette période de fêtes de fin d'année, les grévistes reprennent le travail dès le lendemain des législatives, après 55 jours de grève totale<sup>xvii</sup> !

Ce conflit mit en lumière l'isolement de l'USAC Autonome, et, conscient de ce danger, le syndicat s'investit aussitôt dans la création d'un collectif de syndicats autonomes, « le Cartel des Syndicats Autonomes de Fonctionnaires et Assimilés », regroupant des syndicats autonomes du Cadastre, de la RTF, des Contributions Directes, des PTT, des Services de Santé et des Services Sociaux, des Agents Communaux<sup>xviii</sup> ... Mais ce « cartel » ne s'avéra pas à la hauteur des espérances, et l'USAC osa se remettre en cause...

## La fin des errances de l'USAC

Le conflit de 1955/1956 aura eu au moins le mérite de mettre en lumière les insuffisances et les dangers de l'autonomie et des corporatismes étroits. Non seulement l'USAC Autonome ne bénéficiait pas de l'aide d'une Fédération et d'une Confédération, mais en plus, elle n'était même pas reconnue par l'administration qui refusait de la considérer comme un syndicat représentatif et pleinement responsable<sup>xix</sup>.

Un débat profond s'engagea alors dans le syndicat, et il devint évident que la solution ne pouvait être ailleurs que dans l'affiliation à une Confédération, et que cette Confédération ne pouvait être que la CGT. C'est ce choix qui fut confirmé à 78 % des mandats par le Congrès de l'USAC de décembre 1957.

Voici un extrait du rapport du secrétaire général sortant de l'USAC, lors de ce Congrès<sup>xx</sup> :

*« Il y a quatre ans, nous avons cru, les uns et les autres, avoir jeté les bases d'une organisation qui devait amener tôt ou tard l'unité syndicale de notre corporation. Il n'y a aucun remord à reconnaître les erreurs d'alors si nous avons constamment le souci de profiter de l'expérience passée pour corriger avec patience et persévérance les défauts de notre action. Pour cela, notre C.E. a convenu qu'il fallait d'abord rejeter la formule d'autonomie que nous avons adoptée pour notre organisation. Elle a convenu ensuite que seule l'affiliation à la CGT était susceptible de nous permettre de continuer notre lutte avec succès ».*

Ainsi naquit l'USAC-CGT, il y a cinquante ans aujourd'hui !

## 2<sup>ème</sup> partie : 20 ans sans droit de grève dans la Navigation Aérienne... Période 1964 – 1984.

**L'année 1964 est une date charnière dans l'histoire du mouvement syndical dans la Navigation aérienne : jusque là, l'arsenal antigrève du gouvernement consistait essentiellement à lancer systématiquement des réquisitions lors des appels à la grève et à recourir à des sanctions de plus en plus lourdes. Or à l'été 1963, le gouvernement institue le préavis de grève obligatoire dans tous les Services Publics<sup>xxi</sup>, et, quelques mois plus tard, il retire le droit de grève aux deux principaux corps de la Navigation Aérienne<sup>xxii</sup>, et cela alors que l'explosion du trafic aérien aurait exigé une politique ambitieuse du gouvernement en termes de moyens humains et matériels. Comment les syndicats, privés de ce droit fondamental, vont-ils réagir ? Le feront-ils ensemble ou en ordre dispersé ? Quelles leçons tirer de ces vingt ans pendant lesquelles les personnels de la Navigation aérienne vont devoir lutter sans cette arme essentielle des travailleurs ?**

### **La loi antigrève de 1964 engendre d'autres formes de lutte.**

Au printemps 1964, le gouvernement annonce le reclassement des contrôleurs aériens et des électroniciens dans deux nouveaux corps de fonctionnaires dépourvus du droit de grève. Les syndicats réagissent aussitôt, mais le gouvernement passe en force, répondant aux grèves par de très lourdes sanctions et menaçant une nouvelle fois de recourir à la militarisation définitive du contrôle aérien<sup>xxiii</sup>, menace prise très au sérieux par les syndicats car cette fois, le projet se précise (on en verra la tragique expérimentation en 1973).

C'est pourquoi, le 2 juillet 1964, jour de la publication de la loi créant les statuts

spéciaux d'OCCA (Officiers Contrôleurs de la Circulation Aérienne) et d'ESA (Electroniciers de la Sécurité Aérienne), les syndicats appellent à la reprise du travail tout en invitant l'ensemble des personnels à « *étudier sans retard les moyens de poursuivre l'action sous d'autres formes* »<sup>xxiv</sup>. Il est vrai que ces personnels avaient déjà une bonne expérience de la pratique de la « panne d'initiatives » ou « grève du zèle » qui permettait souvent de contourner les réquisitions ; méthode qui consistait à appliquer strictement les règlements et les normes officielles de séparation des avions entre eux, ce qui suffisait à ralentir suffisamment l'écoulement du trafic pour qu'il se bloque au bout de quelques heures...

Voilà dans quel contexte devront se mener les luttes syndicales pendant vingt ans ! Dans ces conditions, les syndicats vont-ils unir leurs forces ?

### **Les scissions de la CFTC, source d'inertie revendicative.**

Jusqu'alors épargnée par les divisions, la CFTC entame, à partir de 1964, une série de scissions. La première, fin 1964, donne naissance au syndicat CFDT, la seconde, quatre mois plus tard, donne naissance au syndicat catégoriel des contrôleurs, le SOCCA-CFTC ("Syndicat des Officiers Contrôleurs de la Circulation Aérienne-CFTC").

Pendant ces périodes de mutations, la CFTC maintenue et le SOCCA-CFTC restent à l'écart des actions intersyndicales<sup>xxv</sup> ; d'ailleurs, pendant deux ans celles-ci sont rares, et lorsqu'il y en a (journées nationales d'action Fonction publique ou luttes pour obtenir la titularisation des contractuels), c'est toujours avec une intersyndicale réduite à CGT, CFDT et FO.

### **Un désir d'unité**

A la mi-mars 1966, l'USAC-CGT déplore cette situation et publie la déclaration suivante : « *Pour l'unité, l'USAC-CGT fait sien le principe de la CGT et de tous ses syndicats : "une seule centrale syndicale ouvrière en face de la centrale unique du patronat". Sur le plan de notre corporation, l'USAC-CGT se prononce pour l'ouverture de discussions, sans préalable ni exclusive, de tous les syndicats pour la création d'un Syndicat Unique de la Navigation Aérienne* »<sup>xxvi</sup>. Cet appel restera sans écho.

Pourtant, lorsque quelques semaines plus tard, l'intersyndicale CGT-CFDT-FO lance une action commune contre la politique antisociale du gouvernement, la CFTC et le SOCCA-CFTC ne se joignent pas à cette action, la jugeant « *trop politique* »<sup>xxvii</sup>.

On espère aboutir, fin 1966, quand tous les syndicats de la Navigation Aérienne (hormis la CGC qui rejoindra ce collectif plus tard) créent le « *Comité intersyndical du SGAC* » (CGT-CFDT-FO-CFTC-Autonomes) et élaborent une plate-forme revendicative commune<sup>xxviii</sup>. Pendant six mois les rencontres se multiplient entre les syndicats et aboutissent, fin juin, à la « *Charte intersyndicale* » simple réactualisation de la précédente plate-forme revendicative commune<sup>xxix</sup>. Mais ce « Comité intersyndical du SGAC » servira peu aux luttes, et cette « *Charte* » ne servira qu'à justifier la présentation de listes communes aux élections professionnelles du printemps 1968.

Mais, mai 68 arrive...

### **Mai 1968 : la base impose l'unité syndicale, jusqu'à ce que...**

Début 1968, le trafic aérien augmentant, et les effectifs et les matériels n'étant pas à la hauteur des besoins, la sécurité aérienne est sérieusement menacée. L'ensemble des syndicats organisent à la mi-mars une conférence de presse pour dénoncer la situation<sup>xxx</sup>. A leur demande d'ouverture de négociations, le gouvernement répond par la création... d'une commission (la Commission CAHEN SALVADOR, « *chargée d'étudier la situation des différents corps de la Navigation Aérienne et de proposer des réformes* »). Le SOCCA-CFTC, la CFDT et la CGC s'estiment satisfaits de cette proposition et renoncent à lutter<sup>xxxi</sup>.

Le 11 mai 1968, l'USAC-CGT appelle les autres syndicats à une action commune le 13 mai. Le SOCCA-CFTC rejette la proposition, jugeant qu'il s'agit d'une « *grève politique*. »

Les autres syndicats ne réagissent pas... L'USAC-CGT se trouve donc seule à appeler à un arrêt des décollages dans l'après-midi du 13 mai, action qui s'avère un grand succès malgré la loi antigrève<sup>xxxii</sup>. Aussi, sous la poussée de leur base, les autres syndicats sont obligés de s'engager dans l'action, et, le 16 mai, la grève est unitaire et totale, les personnels se réappropriant *de facto* le droit de grève qui leur avait été retiré. La grève est totale jusqu'au 6 juin, date à laquelle le SOCCA-CFTC rompt le front intersyndical en signant un accord "bidon" avec l'Administration (accord lui octroyant un siège supplémentaire à la Commission CAHEN SALVADOR...)<sup>xxxiii</sup>.

### **La politique des « Protocoles » et la collusion SNCTA-Ministère**

Début 1970, le SOCCA-CFTC change d'appellation et devient le SNCTA-CFTC ("Syndicat National des Contrôleurs du Trafic Aérien-CFTC"). Devenu largement majoritaire dans le corps des contrôleurs, et plus catégoriel que jamais, le SNCTA-CFTC fait sien le vieux leitmotiv de la CFTC réclamant la sortie de la Fonction Publique au prétexte que le Statut Général de la Fonction publique est « *un carcan empêchant les personnels d'accéder aux rémunérations que justifient leur technicité et leur haut degré de responsabilité de leurs fonctions* »...

1970 est aussi marqué par la mise en place, par l'Administration, d'un système de négociations (annuelles puis trisannuelles), qui doivent – normalement - se conclure par un protocole d'accord passé entre le Ministère et les syndicats. Cette forme de négociations amènera vite des dérives de la part du SNCTA qui n'hésitera pas à mener des négociations de couloirs ou à faire pression sur les personnels afin que soit maintenue la "paix sociale" qu'ils estiment avoir engagée par leur signature... Le premier Protocole d'accord est signé en juillet 1970 par toutes les organisations syndicales à l'exclusion du SNCTA-CFTC et d'un petit syndicat autonome d'Ingénieurs<sup>xxxiv</sup>. L'USAC-CGT, bien qu'ayant émis des réserves en lui reprochant, notamment, de ne pas régler le problème du droit de grève, considère néanmoins que ce protocole apportait quelques solutions positives à des revendications indemnitaires et statutaires des personnels.

Fin 1971, vu la dégradation du pouvoir d'achat des traitements, l'USAC-CGT tente d'appeler les autres organisations syndicales à une action commune, mais aucune ne répond à cet appel vu que les Fédérations FO, CFDT, CFTC et FEN ont signé le contrat salarial ; alors l'USAC-CGT doit se lancer seule dans la défense du pouvoir d'achat<sup>xxxv</sup>.

A l'été 1972, une nouvelle intersyndicale USAC-CGT – CFTC – FO - CFDT adopte une plate-forme revendicative commune à laquelle le SNCTA-CFTC s'opposera avec une extrême violence, au point que l'USAC-CGT sera amenée à faire la déclaration suivante : « *L'USAC-CGT demande, au nom de l'unité d'action, la rupture immédiate de toute unité, de toute démarche commune avec le SNCTA-CFTC, aussi longtemps que ce dernier n'aura pas renoncé à ses objectifs et à ses mots d'ordres provocateurs. Avec le SNCTA-CFTC, on ne défend pas les contrôleurs, on les accule à l'impasse* »<sup>xxxvi</sup>.

### **Le lock-out de 1973 et la catastrophe de Nantes**

Le premier Protocole devait expirer fin 1972. Dans cette perspective, le SNCTA-CFTC tente de négocier un nouveau protocole au bénéfice exclusif des contrôleurs. Face au refus du Gouvernement, il lance une grève de 4 jours des contrôleurs à compter du 20 février 1973. Cette action en pleine période de campagne des législatives est jugée irresponsable par tous les autres syndicats qui appellent les personnels à ne pas s'engager dans cette aventure. Le 22 février, le Ministre des Transports lance un ultimatum aux grévistes et annonce qu'il mettra en œuvre le Plan « Clément MAROT » (lock-out des contrôleurs civils et leur remplacement par des militaires) si le mouvement n'a pas cessé dans les 48 heures. A cette menace le SNCTA-CFTC répond par une prolongation de la grève. Alors, le 26 février, le Gouvernement met en place son plan et les militaires prennent la gestion du trafic aérien civil. Hélas, le 5 mars, c'est la catastrophe de Nantes, 68 victimes, à cause d'une erreur du contrôle militaire insuffisamment formé au trafic aérien civil international. Trois jours après, l'USAC-CGT, la CFDT et FO appellent solennellement leurs

adhérents et les personnels « à tout faire pour déjouer les manœuvres, à s'abstenir de toute attitude pouvant être interprétée comme soutien direct ou indirect à la grève. Ce faisant il ne s'agit pas de combattre des camarades grévistes, mais de préserver l'ensemble des droits acquis par 20 années de luttes revendicatives»<sup>xxxvii</sup>

Le 20 mars c'est la reprise du travail, les sanctions pleuvent sur les grévistes qui n'ont rien obtenu... Peu après, le bulletin USAC-CGT titre « Pourquoi et comment refaire l'unité», car, il est vrai, tout est à refaire après ce cavalier seul tragique du SNCTA-CFTC<sup>xxxviii</sup>.

### **Une unité syndicale précaire**

Dans ce contexte, difficile de reconstituer une unité syndicale, mais un événement fortuit va y aider. A l'été 73, le Ministère présente son projet de 2ème Protocole que les syndicats jugent unanimement irrecevable et qu'ils rejettent en bloc. Cette réaction unanime ragaillardit l'unité syndicale au point qu'un front commun peut se constituer pour la journée nationale d'action du 20 juin 1973 pour la « défense et l'élargissement des libertés », où la Navigation Aérienne peut parfaitement s'intégrer sur les thèmes du droit de grève et de la levée des sanctions. Ce même jour, l'intersyndicale tient aussi une conférence de presse : «La crise dans la N.A., les solutions des syndicats»<sup>xxxix</sup>.

Une deuxième action commune a lieu en octobre 1973, mais bientôt, l'intersyndicale se fissure à nouveau, les syndicats FO, CFTC et CGC refusent de s'associer à l'action du 6 décembre contre la vie chère<sup>xl</sup> ; une semaine plus tard, le SNCTA-CFTC, la CFTC et la CGC refusent de participer à une campagne de pétition appelant au maintien de l'unité de la Navigation Aérienne dans la Fonction Publique, le SNCTA-CFTC va même jusqu'à appeler à ne pas signer cette pétition<sup>xli</sup> !

### **1974-1977 – Le Programme Commun – le Plan BARRE.**

1974 commence dans une relative bonne entente entre les organisations syndicales, la journée nationale d'action Fonction publique pour le pouvoir d'achat et contre le démantèlement des Services publics du 14 mars en témoigne<sup>xlii</sup>. Mais à partir de là s'ouvre une période fortement politisée qui ne va pas favoriser les rapprochements intersyndicaux (le Programme Commun, la candidature unique de la Gauche aux présidentielles). Le monde syndical se divise entraînant près de deux ans d'inactivité intersyndicale. Il faudra en effet attendre mars 1976 pour que l'USAC-CGT, CFDT, FO, CFTC et SNCTA-CFTC se retrouvent dans une semaine intersyndicale nationale d'action contre la dégradation du pouvoir d'achat, contre la recrudescence des attaques aux libertés syndicales et pour l'ouverture de réelles négociations<sup>xliii</sup>.

Mais, une fois de plus le gouvernement aidera – bien involontairement – à rapprocher les syndicats, notamment avec le Plan BARRE, ainsi, le 27 janvier 1977 tous les syndicats de la Navigation Aérienne participent à la journée nationale d'action Fonction publique<sup>xliiv</sup>. Le 18 mai, les trois principaux syndicats de la Navigation Aérienne, USAC-CGT, SNCTA-CFTC et CFDT signent une plate-forme revendicative commune<sup>xlv</sup> qui gèrera les nombreuses actions contre le plan BARRE. Pendant pratiquement tout le 2ème semestre 1977 les contrôleurs sont en grève du zèle permanente.

Les relations CGT – CFDT seront toutefois quelque peu altérées, fin septembre 1977 par des divergences d'appréciations sur la rupture des négociations sur le Programme Commun.

### **1978 – le SNCTA rompt avec la CFTC et se radicalise encore plus**

En 1978, le SNCTA-CFTC se désaffilie de la CFTC et s'enferme dans un repli catégoriel à outrance, cherchant systématiquement à faire cavalier seul. Ainsi, de juin à septembre 1978, alors que l'intersyndicale mène une grève du zèle pour le droit de grève, l'intégration de primes et le pouvoir d'achat, le SNCTA refuse de se joindre à l'action (au prétexte que ces revendications se heurtent au Plan BARRE et sont donc – selon lui - vouées à l'échec) et il tente de négocier directement avec le gouvernement, ce qui est un

échec.

Au premier semestre 1979, l'USAC-CGT signe deux plateformes revendicatives communes, la première avec le SNCTA sur des problèmes concernant uniquement les contrôleurs (besoins matériels et humains), la seconde avec la CFDT (maintien dans la Fonction publique, rémunérations, retraite, horaires, droit de grève...). Pendant juillet et août, les grèves du zèle reprennent et, lors du Salon du Bourget, l'USAC-CGT, le SNCTA et la CFDT organisent une semaine commune d'action<sup>xlvi</sup>. Mais l'USAC-CGT ne se satisfait pas de cette situation, en septembre 1979, elle publie un bulletin spécial « *L'Union pour l'action* »<sup>xlvii</sup> déplorant, une fois de plus, les difficultés à créer l'action commune, FO, la CFTC et la CGC prônant plus la concertation que l'action, le SNCTA freinant tout type d'action dont il n'a pas la maîtrise exclusive et la CFDT repoussant toute action qui ne rassemblerait pas le consensus de tous les personnels...

C'est alors que, face au grave problème de sous-effectif des grands centres, l'administration tente de ponctionner des personnels dans tous les centres de moindre importance (Plan MACHENAUD). L'USAC-CGT réagit la première mais il lui faudra une quinzaine de jours pour parvenir à convaincre les autres organisations. Fin octobre 1979, USAC-CGT, FO, CFDT, CFTC et SNCTA signent enfin une plate-forme revendicative commune<sup>xlviii</sup>. En novembre, les contrôleurs procèdent à des arrêts de décollages quotidiens, mais ce n'est qu'au bout de six semaines de grève que le Ministère daignera ouvrir ses portes sans toutefois ouvrir des négociations ; le mouvement repartira donc de plus belle, se prolongeant jusqu'au début 1980. Début 1980, l'intervention soviétique en Afghanistan provoque de nouvelles frictions entre l'USAC-CGT et la CFDT.

### **1981 – La Gauche au pouvoir :**

Le 22 juin 1981, la Navigation Aérienne passe sous la double autorité de deux ministres communistes, C. FITTERMAN (Transports) et A. Le PORS (Fonction Publique), aussitôt FO exprime son « *désaccord solennel* » à l'entrée des ministres communistes au Gouvernement. L'USAC-CGT, elle, préfère voir dans ces nominations des possibilités nouvelles de négociations, et lance aussitôt une nouvelle mobilisation contre le Plan MACHENAUD, pour l'amnistie et le droit de grève.

En septembre 1981, l'ancien secrétaire général de l'USAC-CGT, Charles ANDREANI, est nommé conseiller technique du Ministre des Transports (il le restera jusqu'en novembre 1982), mais cette nomination désorganisera plutôt l'intersyndicale. Ainsi l'USAC-CGT se retrouve toute seule pour la journée de protestation contre les licenciements de 15000 contrôleurs américains. Peu après ce sont les événements de Pologne qui ébranlent l'USAC-CGT dont certains de ses militants iront jusqu'à créer (en 1983) un syndicat autonome, le SAPAC (« Syndicat Autonome des Personnels de l'Aviation Civile »)<sup>xlix</sup>.

Avril 82, c'est la « *pause catégorielle* » de Pierre MAUROY ; en Juin 82, le blocage des prix et des salaires, mais les syndicats ne parviennent pas à une mobilisation suffisante.

### **Avril 1984 – le rétablissement du droit de grève :**

Le 26 avril 1984, l'Assemblée Nationale vote le projet de loi rétablissant le droit de grève des personnels de la Navigation Aérienne mais elle l'assortit d'une obligation de service minimum . L'USAC-CGT déclare : « *L'USAC-CGT, l'UGFF-CGT, la FNST-CGT soulignent l'avancée démocratique que représente cette loi mettant fin à 20 ans d'arbitraire et de répression. Cette victoire, même si elle ne répond que partiellement à notre revendication, c'est avant tout celle des personnels qui n'ont jamais accepté d'être des fonctionnaires à part, des citoyens diminués. En outre, le débat parlementaire a permis au Gouvernement de réaffirmer le caractère limitatif des missions assurées dans le cadre du service minimum, et sa volonté de définir, dans la concertation avec les organisations syndicales, les modalités techniques de sa mise en œuvre. L'USAC-CGT, l'UGFF-CGT et la FNST-CGT veilleront à ce que ces engagements soient tenus* »<sup>1</sup>.



Pendant ces vingt années, la privation du droit de grève a probablement moins entravé les luttes que les corporatismes étroits et les enfermements idéologiques de certains syndicats... Néanmoins, l'action syndicale a permis de doter la Navigation Aérienne des moyens humains et matériels nécessaires à cette époque de grand essor du transport aérien, elle a aussi permis au contrôle de rester et de se développer au sein de la Fonction Publique, et enfin, elle a permis aux personnels de recouvrer le droit de grève. Certes ce droit de grève n'est pas « plein et entier », il est assorti d'un service minimum que certains voudraient « maximum », mais n'est-ce pas le rôle des syndicats de veiller à l'application de ce droit précieux ?

François Ancelin  
Membre du CA de  
L'I.H.S. Transports  
Mai 2007

- 
- <sup>i</sup> Témoignage de François ALBAUM, ancien secrétaire général du Syndicat National CGT de la Sécurité Aérienne.
- <sup>ii</sup> Idem.
- <sup>iii</sup> Témoignage de André DUROLLET, ancien militant du Syndicat CGT des Radioélectriciens.
- <sup>iv</sup> Idem.
- <sup>v</sup> Bulletin USAC-CGT de 1976, article l'histoire du syndicat.
- <sup>vi</sup> Archives de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et coupures de presses.
- <sup>vii</sup> Idem.
- <sup>viii</sup> Circulaire d'information du syndicat FO, février 1950.
- <sup>ix</sup> Tracts du Comité de Coopération des Syndicats, janvier et février 1953.
- <sup>x</sup> Témoignage de André DUROLLET, ancien militant du Syndicat CGT des Radioélectriciens.
- <sup>xi</sup> Déclaration de création de l'USAC, archives de la DGAC.
- <sup>xii</sup> Témoignages de André DUROLLET, François ALBAUM (ancien secrétaire général du syndicat CGT des Radioélectriciens) et Bernard MANGANE (ancien militant de l'USAC-CGT).
- <sup>xiii</sup> Conseil National de la Navigation Aérienne CFTC, décembre 1953.
- <sup>xiv</sup> Note d'information du Syndicat Général de la Navigation Aérienne CFTC, décembre 1955.
- <sup>xv</sup> Tracts du Comité d'Union et d'Action, décembre 1953 et février 1954.
- <sup>xvi</sup> Témoignage de André DUROLLET et étude du CETCOPRA, « Le contrôle de la Navigation Aérienne en France, de la Libération au début des années 80 – Une approche socio-historique », Novembre 1995.
- <sup>xvii</sup> Circulaires USAC, novembre, décembre 1955 et bulletin USAC de février 1956.
- <sup>xviii</sup> Circulaire d'information USAC, juin 1957.
- <sup>xix</sup> Témoignage de André DUROLLET.
- <sup>xx</sup> Bulletin USAC de décembre 1957.
- <sup>xxi</sup> Loi du 31 juillet 1963.
- <sup>xxii</sup> Loi du 2 juillet 1964.
- <sup>xxiii</sup> « Comment fut adoptée la loi antigreve de 1964 », document USAC-CGT.
- <sup>xxiv</sup> Idem.
- <sup>xxv</sup> Témoignage de Bernard MANGANE.
- <sup>xxvi</sup> Tract USAC-CGT pour les élections des représentants en CAP, mars 1966.
- <sup>xxvii</sup> Bulletin USAC-CGT d'avril 1966 et tract FNPTA CGT de mai 1966.
- <sup>xxviii</sup> Tract intersyndical du 23/11/1966.
- <sup>xxix</sup> Bulletin d'information USAC-CGT de janvier 1968.
- <sup>xxx</sup> Compte rendu de la Commission Exécutive de l'USAC-CGT du 19/06/1968.
- <sup>xxxi</sup> Idem.
- <sup>xxxii</sup> Idem.
- <sup>xxxiii</sup> Idem.

- 
- xxxiv Protocole d'accord signé le 16 juillet 1970.
- xxxv Pétition nationale USAC-CGT, janvier 1972.
- xxxvi Bulletin USAC-CGT « Déjouer les complots du pouvoir », juin 1972.
- xxxvii Communiqué intersyndical aux personnels, 8 mars 1973.
- xxxviii Bulletin USAC-CGT d'avril 1973.
- xxxix Bulletin USAC-CGT de juillet 1973.
- xl Bulletin USAC-CGT de décembre 1973.
- xli Tract USAC-CGT, FO, CFDT pour la sauvegarde du Service Public, janvier 1974.
- xlii Communiqué intersyndical USAC-CGT, CFDT, FO, mars 1974.
- xliiii Lettre du Bureau National de l'USAC-CGT adressée aux sections USAC-CGT, mars 1974.
- xliv Tract USAC-CGT, janvier 1977.
- xlv Bulletin USAC-CGT de juin 1977.
- xlvi Compte rendu USAC-CGT de la Conférence de Presse du 7 juin 1979.
- xlvii Bulletin USAC-CGT de septembre 1979.
- xlviii Plate-forme revendicative intersyndicale nationale, 30 octobre 1979.
- xliv Tract SAPAC, 20 juin 1983.
- <sup>1</sup> « Le Courrier aux Syndicats » de la Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT, 9 mai 1984.