PIERRE
LAUROUA

L'AVIATION CIVILE
une administration dans Paris
1919-2009

Sommaire

Photos de couverture

A gauche, de haut en bas,

Laurent-Eynac,
Max Hymans et
Claude Abraham.

A droite,

le 93, boulevard du Montparnasse en 1966.

Pierre Lauroua, membre de l'Académie de l'Air et de l'Espace, a servi au ministère de l'Equipement, à la direction générale de l'Aviation civile et à Météo-France. Il a créé en 2005 la collection *mémoire de l'aviation civile*, avec pour objectif de mettre en valeur l'histoire institutionnelle, technique et humaine des services civils de l'Etat qui ont œuvré au développement de l'aviation depuis le début du XXe siècle.

Sommaire

Echelle: 0,01 p.m.

Sommaire

à tous ceux, vivants ou disparus,
pour qui l'Aviation civile
fut une chance

Préface

L'aviation civile, c'est avant tout des avions, petits ou grands, Stampe ou Airbus, des aéro-clubs et des compagnies aériennes, des pistes en herbe et des aéroports, des vigies spectaculaires et des centres de régulation invisibles… C'est aussi une Administration de l'Etat, avec ses services et ses bureaux, chargée à la fois d'encourager l'activité et de la contrôler, avec un objectif majeur : la sécurité du transport aérien.

L'aviation fut d'abord expérimentale, puis sportive, sans autres buts que l'ivresse du pilote et le plaisir des foules qui assistaient aux exploits. La première guerre mondiale vint bouleverser ce temps aussi enthousiaste que risqué ; elle transforma l'avion encore fragile en outil de destruction avant de rendre quelques années plus tard à la vie civile machines devenues inutiles et pilotes sans emploi. Qu'en faire ? L'idée se fit jour que l'avion, qui n'avait pas été conçu pour ça, pouvait servir de moyen de transport. Il fallait organiser la chose et le Gouvernement mit en place dès 1919 un organisme de coordination générale de l'Aéronautique qui comportait déjà un service de la Navigation aérienne.

Tout au long du XXe siècle, l'aviation est restée une aventure, de plus en plus technologique et accompagnée d'une sophistication des structures de l'Etat qui veillaient sur sa croissance. Mais cette Administration toute jeune, dans laquelle le civil resta longtemps marié au militaire, ne disposait pas de lambris pour abriter ses directions et ses bureaux ; elle s'est longtemps déplacée dans Paris, semant au fil du temps, et notamment dans la France désorganisée de l'après-guerre, des enfants dans presque tous les arrondissements.

Pierre Lauroa, qui a créé en 2005 la collection *mémoire de l'aviation civile*, s'est penché sur cette histoire des lieux, tentant de reconstituer la géographie mouvante de services aux missions souvent redéfinies. Une histoire qui débute au lendemain de la Grande Guerre, lorsque le premier sous-secrétaire d'Etat à l'Aéronautique s'installait au 37 de l'avenue Rapp, pour s'achever à l'aube du XXIe siècle, au moment où les services centraux éclatés dans Paris se regroupaient enfin dans une maison commune. Et parler des lieux, c'est bien sûr parler des hommes et des femmes qui les ont habités, de leurs métiers et de tous les bouleversements intervenus dans les méthodes de travail et les comportements sociaux ; c'est évoquer aussi la vie de tous les jours, les amitiés et les jours de fête au cours d'un siècle qui en connut de moins heureux.

Ce travail de mémoire repose sur deux sources essentielles, l'une éteinte, l'autre vive. Les archives, écrites ou photographiques, mémoire fragmentée de ce que fut la vie quotidienne des bureaux, permettent de reconstruire une image de ce qui a été ; le témoignage des acteurs, éclectique et subjectif, donne vie à cette image et la met en mouvement.

Les Administrations sont tenues de *faire*, moins de se souvenir. L'Aviation civile d'aujourd'hui est l'héritage de celle d'hier, mais ce passé n'est pas visible. La collecte de la mémoire sous toutes ses formes est nécessaire, tout comme sa restitution graphique et littéraire, qui permet à celui qui arrive de découvrir et de comprendre et à celui qui quitte *la maison* de s'approprier sa propre histoire. Les pages qui suivent, évocatrices de temps déjà lointains et de lieux presque tous disparus, en sont l'exemple chaleureux.

Patrick Gandil
Directeur général de l'Aviation civile

L'AVIATION CIVILE
une administration dans Paris
1919-2009

SOMMAIRE

Cliquez sur une ligne du sommaire

Avant-propos 8

De Laurent-Eynac à Max Hymans 10

1919-1945, l'Aviation civile avant la lettre 12
Une aviation enfin civile 22

D'hôtels en cités, d'avenues en boulevards 26

Géographie d'avant-guerre 28
De Paris à Vichy 32
Archives à la dérive 36
Entre Loire et Allier 41
Une Administration sans domicile fixe 52
Histoire du 93, par Edouard Goulon-Sigwalt 58
Droit de cité dans le XVe 66
De salons en bureaux 70
Tentatives de regroupement 76
Une tour à la Convention ? 84
Projets et réalités 88
Regroupement… contre délocalisations 98

Des secrétaires généraux aux directeurs 104

1945-1948, Max Hymans 106
1948-1951, Fernand Hederer 109
1951-1956, René Lemaire 112
1956-1966, Paul Moroni 114
1966-1970, Jacques Boitreaud 116
1971-1975, Maurice Grimaud 118
Le temps des directeurs généraux 122

La météo, une alliée de toujours 134

Au XIXe siècle, le Bureau central météorologique 136
1920, l'Office national météorologique 138
L'ONM de 1939 à 1945 142
1945, la Météorologie nationale 146
Météo-France 162

Suite sommaire

Sites anciens ou disparus 168

La vie quotidienne au temps de Montparnasse 170
La Convention, une cité dans Paris 178
Les Morillons 191
82, rue des Pyrénées 196
Bonneuil-sur-Marne, bases et entrepôts 204
L'ENAC à Orly 212
Un nomade, le SIA 222
Saint-Cyr, terre d'envol 228
Quitter Paris… ou sa banlieue 238
Montparnasse, 1993-2009 246
Rue La Boétie 252
Air France à Paris 260
Aéroports… de Paris 266

Métiers d'ombre et de lumière 268

Les personnels de l'Aviation civile 270
Premiers jours 276
La gestion du personnel 282
Le monde des chiffres 298
Et l'informatique ? 305
Secrétariat, dactylographie et traitement de texte 308
Bibliothèques et documentation 310
Du service intérieur à la logistique 314
Pleins feux sur les métiers 321
Jean Coby et le service médical 328
Les assistantes sociales 331
Médecins et pilotes 334
Négocier 338
Certifier 344
Innover 347
Administrer 350
Masculin, féminin 352

Entre les lignes 358

Relations sociales 360
Le temps des protocoles 363
Entre modernisation et communication 370
La revue de l'Aviation civile 384

Le temps de vivre 398

Une Administration d'autrefois 400
L'action sociale, administrative ou associative ? 408
Histoires de famille 430
Hier et aujourd'hui 438

Index, bibliographie et sources, sigles et acronymes, crédits iconographiques 442

Avant-propos

L'idée de ce livre est née en décembre 2009, dans l'une des brasseries qui longent le boulevard Montparnasse, où les amoureux du passé croient apercevoir au hasard des tables les ombres de Modigliani, de Max Jacob et de Paul Fort.

L'inspection générale de l'Aviation civile quittait alors l'immeuble situé au 93, à l'angle du boulevard et de la rue Stanislas, bordé sur deux côtés par la rue Péguy et séparé de l'église Notre-Dame des Champs par les marronniers du square Ozanam.

L'Aviation civile avait pris possession du 93 au début de l'année 1946, alors que Max Hymans, premier secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale, rassemblait à l'ombre de sa haute stature, auréolée du prestige des résistants de la première heure, les services qui venaient d'être détachés du ministère de l'Air.

Le 93 resta le siège du secrétariat général, puis de la direction générale de l'Aviation civile jusqu'en 1993. Cinquante années au cours desquelles l'immeuble, construction privée de 1908 conçue comme un hôtel particulier et dotée de hauts plafonds, ne permit jamais de loger tous les services centraux de l'institution créée après-guerre ; un demi-siècle au cours duquel cette ruche administrative fut le témoin de changements dans les esprits et les mœurs aussi considérables que ceux intervenus au cours du même laps de temps dans le transport aérien et la navigation aérienne.

En 1993, déserté par la direction générale qui regroupait enfin ses services centraux à Issy-les-Moulineaux, l'immeuble de Montparnasse accueillit l'inspection générale ainsi qu'un certain nombre d'organismes liés à l'Aviation civile. Ils y séjournèrent jusqu'en décembre 2009.

Pour avoir hébergé durant plus de soixante ans une Administration de l'Etat et abrité des centaines de fonctionnaires, dont les plus anciens avaient vu naître le ministère de l'Air et dont les plus jeunes n'étaient pas encore nés en mai 68, l'immeuble méritait qu'on raconte son histoire.

Edouard Goulon-Sigwalt, chef du bureau du cabinet de Claude Abraham, premier directeur général de l'Aviation civile, avait rédigé en 1979 une monographie remarquable sur le 93, s'attachant à la fois à l'histoire du quartier depuis le XVIIe siècle et à l'histoire du bâtiment depuis son érection jusqu'à son occupation après-guerre par l'Aviation civile. Il restait donc à parler de la vie dans l'immeuble de 1946 à 2009, et tel était précisément le propos.

Mais dès lors que l'on ne s'en tenait pas aux aspects domaniaux et architecturaux et que l'on souhaitait évoquer la vie administrative qui l'avait animé, parler du seul immeuble de Montparnasse s'avérait restrictif. Le 93, à l'étroit, avait immédiatement généré son parent pauvre, logé entre les rues Lecourbe, de la Croix-Nivert, Javel et Convention, dans des bâtiments dont la précarité n'empêcha pas les services d'y vivre jusqu'à l'été 1998. Et le bicéphalisme ne suffisant pas, l'Aviation civile, après avoir progressivement abandonné le boulevard Victor et les immeubles réquisitionnés ou loués dans l'immédiat après-guerre, eut recours à de nouvelles locations, dans l'attente d'un regroupement qui prit virtuellement corps dans divers arrondissements de la capitale et enfin réalité à proximité de l'un des premiers terrains d'aviation de l'histoire, l'ancien champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux.

Parler de l'Aviation civile d'hier, c'est tout d'abord ressusciter la géographie de ses implantations multiples, réelles ou restées virtuelles. C'est ensuite évoquer la vie des services qui s'y installèrent, parfois de façon fugace, et retrouver la trace des hommes et des femmes qui les composèrent, sans oublier la Météorologie, qui fut institutionnellement rattachée à l'Aviation civile jusqu'en 1976.

Sommaire

C'est enfin parler de professions habituellement laissées dans l'ombre, parce que moins génératrices de rêve que la conduite des avions, ou moins sensibles pour le public - le passager - que le contrôle de la circulation aérienne. Les lieux parisiens de l'Aviation civile hébergeaient en effet ses services centraux, chargés de tâches de réflexion et de gestion.

Si l'Administration de l'Aviation civile apparaît en 1945, elle ne relève pas pour autant de la génération spontanée. Les structures qui forment le nouveau secrétariat général existaient déjà, sous des formes et des noms différents, dans l'avant-guerre, au sein du ministère de l'Air puis, pendant l'Occupation, au sein du secrétariat d'Etat à l'Aviation. Héritages de structures, de lieux et, bien sûr, d'acteurs. Les hommes de l'Aviation civile sont aussi, pour partie, des hommes de l'Air.

Dans cet aperçu historique, la revue professionnelle publiée depuis 1946, mouvante dans son appellation comme dans son contenu, a constitué la source fondamentale, réserve faite qu'il s'agit là d'une voie de communication officielle, dans laquelle la liberté de parole est limitée. Mais le recul permet de distinguer sincérité et discours stratégique ; les revues institutionnelles parlent en creux, malgré elles.

Les archives aussi ont contribué à éclairer le temps, avec une lacune majeure : la pénurie de documents pour les activités civiles des différents ministères de l'Air et pour le secrétariat d'Etat à l'Aviation de Vichy. Mais il est une autre carence, et de toutes les époques : si les projets donnent lieu à des écrits, rapports et propositions, leur abandon ne laisse pas de trace. La renonciation ne se formalise pas.

Sont venus ensuite les témoignages, collectés auprès de quelques acteurs pris parmi la foule de ceux qui ont fait l'Aviation civile de la deuxième moitié du XXe siècle. L'appel lancé à tous les actifs de la DGAC et aux retraités joints par l'intermédiaire des associations qui les rassemblent n'a donné que quelque dizaines de réponses. C'est la loi du genre. En revanche, les acteurs délibérément relancés se sont presque tous livrés à l'écriture ou prêtés de bonne grâce à l'interview.

Les quatre-vingts ans d'histoire de l'Aviation civile à Paris pourraient, si l'on souhaitait en aborder successivement et de façon détaillée tous les aspects, donner corps à plusieurs ouvrages. Le parti a été pris ici d'en brosser un tableau d'ensemble, qui ne saurait donc être exhaustif. On ne trouvera dans ces pages ni l'histoire détaillée du transport aérien, ni celle des bases aériennes, ni l'épopée technique et sociale de la navigation aérienne, ni la description des évolutions de la formation aéronautique. Simplement une esquisse de l'architecture mouvante des institutions chargées de l'Aviation civile, une reconstitution de ses théâtres et de ses décors, l'évocation de personnages lointains et la parole présente de ceux, actifs et retraités, qui ont accepté d'évoquer *la maison* parce qu'ils lui sont attachés.

Parler de l'Aviation civile, depuis sa naissance en 1919 jusqu'au jour où, vingt ans après avoir quitté la cité de la Convention, elle dut abandonner Montparnasse, c'est aussi retrouver Paris et sa mémoire. Paris des années vingt, du temps où l'aviation bâtissait sa légende, Paris du Front populaire, Paris déserté de l'exode puis Paris libéré, Paris de mai 68... Un Paris encore populaire, qui allait peu à peu s'effacer au profit d'une ville internationale, une cité que le fonctionnaire a déserté bon gré mal gré, d'abord pour son logement, puis pour son travail, une ville où le tourisme devenu permanent masque désormais le rythme des saisons et la fuite des jours.

Sommaire

Sommaire

« La sécurité est une création continue. »
Laurent-Eynac

De Laurent-Eynac à Max Hymans

Le Bourget, septembre 1930. Retour triomphal de Dieudonné Costes et Maurice Bellonte de leur traversée de l'Atlantique nord. Au centre Laurent-Eynac, premier ministre de l'Air.

L'Aviation civile, en tant qu'entité administrative autonome, est née après la deuxième guerre mondiale, lors de la création du secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale (SGACC). Mais l'intervention de l'Etat dans le domaine civil de l'aviation remonte à la fin de la Grande Guerre, avec la création du sous-secrétariat de l'Aéronautique auquel succédèrent le ministère de l'Air, puis le secrétariat d'Etat à l'Aviation de Vichy, le secrétariat général à la Défense aérienne et à nouveau un ministère de l'Air, rétabli pour une courte période avant la création du SGACC.

Une histoire des structures administratives de l'Aviation civile d'après-guerre parle donc nécessairement de l'héritage, qu'il s'agisse des lieux, des bâtiments ou des services qui y prirent place.

Pour ce qui concerne les hommes, retrouver les chemins qui conduisent de l'avant-guerre à l'après-guerre en passant par l'Occupation est plus difficile en raison de la rareté des annuaires et des organigrammes, du silence des curriculum vitæ pour la période 1940-1944 et, en définitive, de la prudence qui s'impose face à l'extrême diversité des parcours individuels et, parfois, à leur complexité.

1919-1945, l'Aviation civile avant la lettre

> *L'aviation avant la guerre était un sport. L'aviation pendant la guerre aura été une arme. L'aviation après la guerre sera une industrie de transport.*
>
> Baron d'Aubigny, président de la commission interministérielle de l'Aviation civile, 1917.

L'Aviation civile a tout d'abord voyagé d'un ministère à l'autre, allant des Travaux publics à la Guerre, de nouveau aux Travaux publics, puis au Commerce. Un premier ministère de l'Air apparaît en 1928, disparaît en février 1932 et réapparaît en juin. L'Aviation civile en fait partie jusqu'après la guerre, avant de rejoindre en décembre 1945 le premier ministère chargé des Transports - et non plus des seuls Travaux publics - et de s'installer dans une structure pérenne, le secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale.

L'aviation, tout d'abord expérimentale, puis sportive, est à ses débuts une activité à la fois civile et privée. Mais l'Etat, et plus précisément le ministère des Travaux publics, y met la patte dès 1909 avec une subvention de cent mille francs à la navigation aérienne. A l'encouragement s'ajoute bientôt la récompense, avec un contingent de décorations dans l'ordre de la Légion d'honneur destiné à l'aéronautique. Puis le souci de contrôler l'activité se fait jour, avec la mise en place en 1909, toujours au sein des Travaux publics, d'une commission chargée de l'étude des problèmes posés par la navigation aérienne, la mention l'année suivante du terme aviation dans les compétences de la direction des Mines et, en 1911, un décret réglementant la navigation aérienne en France.

A l'entrée en guerre, la navigation aérienne est tout d'abord interdite ; mais elle réapparaît bien vite, militaire cette fois. Au cours des quatre années de conflit, l'armée se dote de milliers d'avions et bientôt d'une organisation administrative, avec la création d'établissements spéciaux de l'Aéronautique militaire, notamment le service des fabrications et la section technique.

En 1919, Georges Clemenceau, président du Conseil et ministre de la Guerre, crée un organisme de coordination générale de l'Aéronautique (OCGAé), aussi bien civile que militaire. Il est rattaché au ministère de la Guerre, et c'est là l'embryon du futur ministère de l'Air. Il dispose de trois établissements : le service technique de l'Aéronautique (STAé), le service des fabrications de l'Aéronautique (SFAé) et le service de la Navigation aérienne (SNAé).

Le premier SNAé

Créé en 1919 et dirigé à l'origine par le lieutenant-colonel Saconney, le service de la Navigation aérienne comporte initialement une direction centrale et le personnel du réseau aérien, c'est-à-dire les chefs d'aérogare et adjoints, les radiotélégraphistes, les météorologistes et les contrôleurs qui vérifient les documents de bord. Il n'est pas encore question d'un contrôle de la circulation aérienne, ni de l'aviation de tourisme : l'ensemble des services est axé sur l'aide au transport aérien qui commence à se développer. Le recrutement du personnel, fin 1919, donne déjà cinq commandants d'aérodrome (Le Bourget, Nîmes, Alger, Toulouse, Perpignan) et 13 opérateurs radio.

En 1921, le SNAé est constitué de deux directions, l'une administrative avec quatre sections (marchés, domaine et contentieux, comptabilité, personnel), l'autre technique avec trois sections (réseau, exploitation et travaux). Il est chargé de l'installation des aérodromes, de l'organisation du réseau de transmissions, du contrôle de l'exploitation et de la circulation aérienne, de la préparation des contrats d'exploitation et des accords internationaux. Il s'agit donc d'un ensemble destiné à assurer le bon fonctionnement du transport aérien naissant (terrains, transmissions, attributions des lignes).

Vital Ferry, *Le patrimoine de l'aviation française*, Flohic Editions, 2002.

Sommaire

7 octobre 1933, cérémonie d'inauguration d'Air France au Bourget. De gauche à droite le général Barrès, Daniel Haguenau, Louis Breguet, Ernest Roume, Emmanuel Chaumié, une personne non identifiée, Pierre Cot, Louis Allègre et Henry Potez.

L'Aviation civile rejoint les Travaux publics en 1920, avec cette fois un sous-secrétariat d'Etat de l'Aéronautique et des Transports aériens, confié à Pierre-Etienne Flandin ; le ministère de la Guerre conserve l'Aéronautique militaire. Le sous-secrétariat d'Etat dispose de services centraux et extérieurs structurés - les établissements aéronautiques militaires - mais d'une administration centrale peu étoffée, essentiellement constituée de personnel militaire. Il met cependant en place une série de décrets et d'arrêtés fondateurs, réglementant la navigation aérienne et le statut de ses personnels. En novembre 1920, il est investi de la tutelle de l'Office national météorologique. Les corps d'ingénieurs et d'ingénieurs des travaux de l'aéronautique apparaissent en 1924. Une école supérieure de l'Aéronautique est envisagée dès 1920, mais elle ne verra le jour qu'en 1928.

Daniel Haguenau

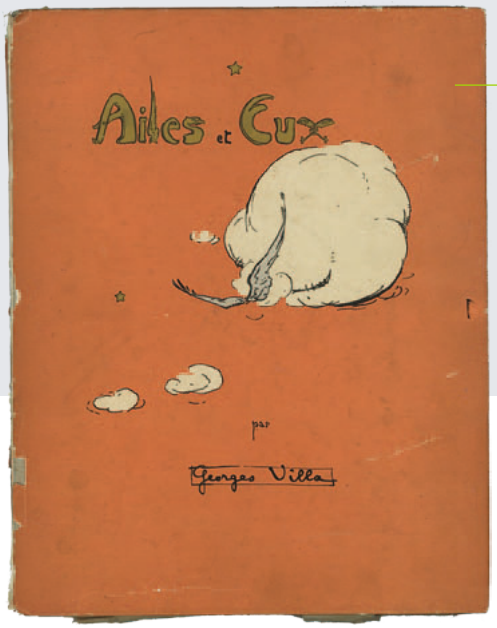
Né à Paris en 1894, polytechnicien et ancien élève de l'Ecole nationale des ponts et chaussées, engagé volontaire en 1913, termine la guerre avec deux blessures, six citations et la croix de la Légion d'Honneur. Détaché sur sa demande au service de la Navigation aérienne dès 1921, nommé chef du service de l'exploitation puis chef du bureau du trafic aérien. On lui doit l'organisation du transport aérien français à ses origines : élaboration du cahier des charges des premières concessions de lignes aériennes et des programmes de matériel volant, contrôle technique des compagnies, négociations internationales.

Après un passage à l'inspection générale des services de contrôle de la distribution d'énergie électrique en 1928, devient chef de cabinet du sous-secrétaire d'État aux Travaux publics en 1930. Dans la même fonction auprès de Pierre Cot, ministre de l'Air en 1933, donne le coup d'envoi de la fusion des compagnies aériennes françaises qui aboutira à la création d'Air France. Directeur des Travaux et Installations du ministère de l'Air de janvier 1934 à mars 1939, procède à la rénovation et à la construction de l'infrastructure civile et militaire de la métropole, de l'Afrique du Nord et du Levant. Écarté de l'Administration par les lois raciales de Vichy. Nommé en 1946 à la tête du service des Organisations aéronautiques internationales du SGACC.

Robert Espérou, septembre 2011.

Pierre-Etienne Flandin , vu par Georges Villa en 1921. Breveté pilote en 1912, député, responsable du contrôle aéronautique aux armées en 1915, fervent partisan d'une armée de l'Air indépendante, sous-secrétaire d'Etat de l'Aéronautique et des Transports aériens de 1919 à 1921, président de l'Aéro-club de France de 1922 à 1932. Vice-président du Conseil et ministre des Affaires étrangères de l'Etat français de décembre 1940 à février 1941.

Sommaire



Georges Villa (1883-1965), grièvement blessé dans l'infanterie lors de la première guerre mondiale, devient pilote en 1915 à l'escadrille F 50, puis commandant adjoint des écoles de Juvisy, Etampes et Châteauroux. Il participe aux salons des Artistes français, des Peintres animaliers et des Humoristes. Nommé peintre de l'Air en 1931, il est l'auteur de nombreuses affiches pour le Comité français de propagande aéronautique, d'illustrations les plus diverses et d'un remarquable album de caricatures de tous les grands noms de l'aviation, paru en 1921 sous le titre *Ailes et Eux*.

En juillet 1926, les départements de la Guerre et des Colonies acceptant mal l'intervention des Travaux publics dans leur champ aéronautique, le sous-secrétariat d'Etat de l'Aéronautique et des Transports aériens est supprimé ; ses attributions sont transférées au ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes, avec la création d'une direction générale de l'Aéronautique et des Transports aériens, au sein de laquelle apparaissent une direction des Constructions aéronautiques et une direction des Voies et Communications aériennes. La direction générale dispose de trois services extérieurs : le service technique et industriel de l'Aéronautique (STIAe), fusion du STAé et du SFAé, le service de la Navigation aérienne et l'Office national météorologique.

Le premier ministère de l'Air

Le 2 septembre 1928, Maurice Bokanowski, ministre du Commerce, décède dans un accident aérien au départ de Toul ; la presse s'en émeut et le Conseil des ministres, présidé par Raymond Poincaré, décide trois jours plus tard la création du premier ministère de l'Air, objet d'un décret du 14 septembre. Il est placé sous l'autorité de Laurent-Eynac, qui avait succédé en 1921 à Pierre-Etienne Flandin à la tête du sous-secrétariat d'Etat de l'Aéronautique et des Transports aériens.

Le premier ministère de l'Air regroupe toutes les branches de l'aéronautique : militaire, maritime, coloniale et civile, jusque-là réparties entre quatre ministères. Il est constitué, en dehors des directions strictement militaires :

- d'une direction générale technique, dirigée par Albert Caquot, qui comporte un service des recherches, un service technique chargé des prototypes, un service des fabrications et un service des bases,
- d'une direction générale de l'Aéronautique nationale, confiée au général Bertrand Pujo, et d'une inspection générale de l'Aéronautique nationale,
- d'une direction de l'Aéronautique marchande, avec Félix Camerman à sa tête, regroupant l'ancienne direction des Voies et Communications aériennes et le service de la Navigation aérienne transformé en une inspection technique de l'Aéronautique marchande, subdivisée en un service du contrôle technique et un service des transmissions,
- de l'Office national météorologique, dirigé par le général Emile Delcambre,
- d'une direction du contrôle, du budget et de la comptabilité.

Le SNAé disparu est remplacé en avril 1930 par trois établissements régionaux de la Navigation aérienne, installés à Paris, Marseille et Alger.

Paul Painlevé, en décembre 1930, puis Jacques-Louis Dumesnil en janvier 1931 succèdent à Laurent-Eynac. Mais ce regroupement de l'Aéronautique reste l'objet de polémiques et le ministère de l'Air éclate en février 1932, ses attributions étant réparties entre le ministre des Travaux publics et de la Marine marchande et le ministre de la Défense nationale.

Laurent André Victor Eynac, dit Laurent-Eynac, vu par Georges Villa en 1921. Député de la Haute-Loire, sous-secrétaire d'Etat de l'Aéronautique et des Transports Aériens de 1921 à 1926, vif partisan de la création d'un ministère de l'Air et premier titulaire du poste de 1928 à 1930.

Sommaire

Pierre Cot, ministre de l'Air, à bord d'un Dewoitine 332.

Albert Caquot (1881-1976)

Polytechnicien, ingénieur des ponts et chaussées, se consacre à la fois à la réalisation d'ouvrages en béton armé sur terre et dans l'eau et à la locomotion aérienne. Aérostier en 1914-1918, conçoit des ballons fabriqués pendant tout le conflit. Dirige la section technique de l'Aéronautique en 1918 et crée le conservatoire de l'Aéronautique, futur musée de l'Air. Directeur général technique du premier ministère de l'Air, en 1928, crée un service de recherches et l'Institut de mécanique des fluides, fait réaliser la grande soufflerie de Meudon, lance une politique de prototypes. Reprend ensuite ses activités dans les Ponts et Chaussées, avec notamment la construction de nombreux ponts sur la Seine. Préside les sociétés nationales de construction aéronautique et devient en septembre 1939 directeur technique et industriel de l'Aéronautique. Entreprend une reprise en main de l'industrie mais, n'étant pas suivi par l'Etat-major, démissionne en mars 1940 et revient au génie civil tout en se consacrant à l'enseignement et à la recherche. Membre puis président de l'Académie des sciences.

Le deuxième ministère de l'Air

Le ministère supprimé en février 1932 réapparaît en juin, avec Paul Painlevé à sa tête et Emmanuel Chaumié comme directeur de l'Aéronautique civile ; ce dernier décédera dans un accident aérien le 15 janvier 1934, en même temps que Maurice Noguès, alors directeur général adjoint d'Air France.

Pierre Cot succède à Paul Painlevé en janvier 1933. Une loi du 30 juin définit les missions et les moyens du ministère : forces aériennes, matériels aériens, routes et ports aériens, transports aériens, circulation aérienne, services météorologiques et transmissions. Autre événement d'importance : la création d'Air France le 31 août.

Le général Victor Denain remplace Pierre Cot en février 1934. Un établissement métropolitain de la Navigation aérienne est créé en mai, qui regroupe les moyens des trois anciens établissements régionaux créés en 1930 après éclatement du service de la Navigation aérienne.

En 1935, le ministère de l'Air comporte une direction de l'Aéronautique civile (DAC), dirigée par Louis Couhé et constituée, outre les services du personnel et du budget, des services suivants : une direction des Constructions aériennes, avec M. Dumanois ; un service central des Travaux et Installations (qui a succédé à l'ancien service des Bases), avec Daniel Haguenau à sa tête, mais où l'on trouve aussi René Lemaire, qui dirigera le service de l'Infrastructure à Vichy de 1940 à 1943 puis le secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale de 1951 à 1956 ; une inspection générale du matériel, de la sécurité et des installations de l'Air ; l'Office national météorologique, avec Philippe Wehrlé.

Marcel Déat succède au général Denain en janvier 1936. Puis, en juin, c'est le retour de Pierre Cot lors de l'arrivée au pouvoir du Front populaire et de Léon Blum au Gouvernement. En 1937, le ministère comprend :

- un cabinet civil et un cabinet militaire, une section de l'Aviation populaire (Sadi-Lecointe), un corps de contrôle, un service des Nationalisations et du Contrôle de l'industrie confié à Fernand Hederer, qui deviendra onze ans plus tard secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale ;
- une direction de l'administration générale et du personnel civil (M. Corbin) ;
- une direction des Constructions aériennes (M. Volpert) ;
- une direction du Matériel aérien militaire (colonel Redempt) ;
- un service central des Travaux et Installations (Daniel Haguenau) ;
- une direction du Personnel militaire (général Magnin) ;
- un service Technique et des Recherches scientifiques (inspecteur général Joux) rattaché à la direction des Constructions aériennes ;
- l'Office national météorologique, toujours dirigé par Philippe Wehrlé.

Sommaire

Bertrand Pujo, alors lieutenant-colonel, par Georges Villa.

La direction de l'Aéronautique civile qui, dans l'organisation précédente, regroupait constructions aériennes, travaux et installations et météorologie a disparu : les trois domaines sont désormais directement rattachés au ministre. La DAC réapparaît l'année suivante : elle sera transformée en direction des Transports aériens en décembre 1939.

En janvier 1938, Guy La Chambre succède à Pierre Cot. Lorsque la France déclare la guerre à l'Allemagne, le 3 septembre 1939, l'administration centrale du ministère de l'Air regroupe :

- le cabinet,
- l'état-major de l'armée de l'Air,
- le service du personnel civil et du matériel de l'administration centrale,
- la direction du Personnel militaire.
- la direction du contrôle, du budget et du contentieux,
- la direction de l'Aéronautique civile et de l'Aviation populaire,
- la direction Technique et Industrielle,
- la direction du Matériel aérien militaire,
- la direction des Travaux et Installations,
- l'Office national météorologique.

Laurent-Eynac succède brièvement à Guy La Chambre au ministère de l'Air en mars 1940 ; il est remplacé en juin par le général Bertrand Pujo dans le gouvernement Philippe Pétain, le dernier de la IIIe République.

Le secrétariat d'Etat à l'Aviation

Les lignes qui suivent, concernant la description du secrétariat d'Etat à l'Aviation et du secrétariat général à la Défense aérienne ont été rédigées pour l'essentiel à partir des commentaires qui accompagnent l'inventaire des archives des deux secrétariats de Vichy réalisé en 1980 par Patrick Facon et Françoise de Ruffray sous la direction de Madeline Astorkia pour le compte du service historique de l'armée de l'Air.

L'armistice est signé avec l'Allemagne le 22 juin 1940 et l'Assemblée nationale investit le maréchal Philippe Pétain des pleins pouvoirs le 10 juillet. C'est la fin de la IIIe République, remplacée par l'Etat français ou *régime de Vichy*. Le 12 juillet, la dénomination de secrétariat d'État à l'Aviation apparaît pour la première fois, dans la loi[1] relative à la composition du Gouvernement, aux côtés des secrétariats d'État à la Guerre et à la Marine, eux aussi nouvellement créés, le ministère de la Défense nationale coiffant l'ensemble. Le général Pujo, ministre de l'Air, reste aux affaires et prend le titre de secrétaire d'État à l'Aviation, mais pour peu de temps : il fait partie des huit ministres renvoyés en septembre et laisse la place le 6 au général Jean Bergeret, qui occupe le poste jusqu'au 19 avril 1942.

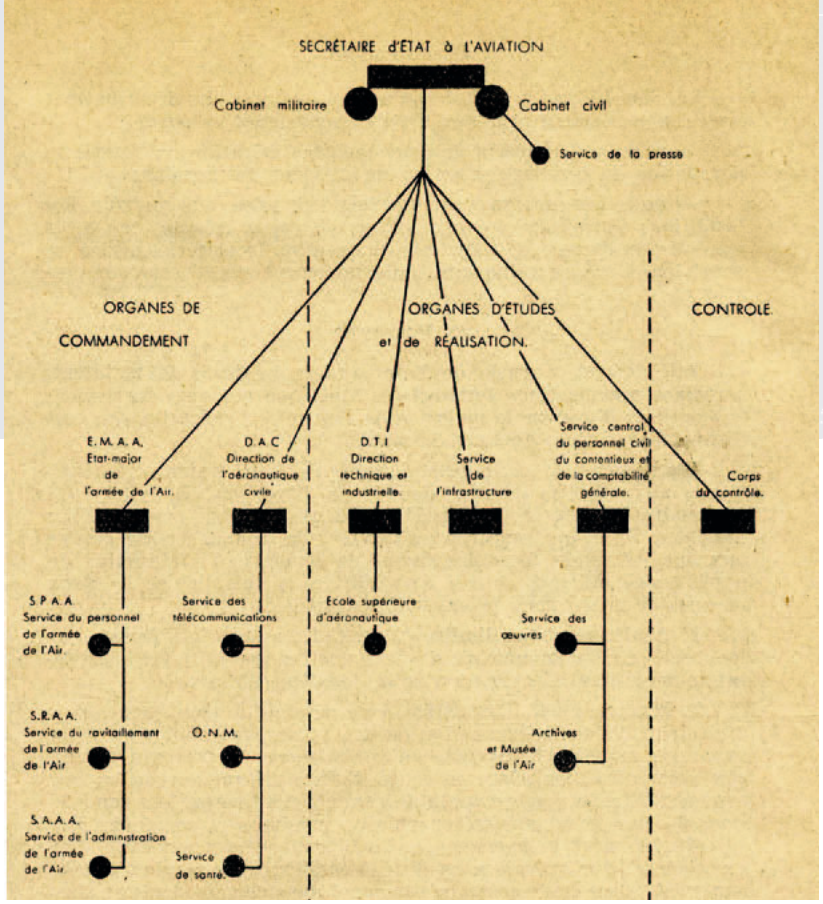
Secrétaires d'État à l'aviation du gouvernement de Vichy

NOMS	DATE D'ENTRÉE EN FONCTIONS	DATE DE CESSATION DES FONCTIONS
Général Pujo	12 juillet 1940	6 septembre 1940
Général Bergeret	6 septembre 1940	19 avril 1942
Général Jannekeyn	19 avril 1942	4 avril 1943
Général Gastin	4 avril 1943	30 avril 1944
Général Moniot	30 avril 1944	26 août 1944

A partir du 26 mars 1943, le secrétariat d'Etat à l'Aviation laisse la place à un secrétariat général à la Défense aérienne.

1. L'ordonnance du 9 août 1944 relative au rétablissement de la légalité républicaine sur le territoire continental frappe de nullité les actes pris par l'autorité de fait (Etat français ou gouvernement de Vichy) à partir du 16 juin 1940 et jusqu'au rétablissement du Gouvernement provisoire de la République française. On emploie les termes d'*acte dit loi* ou d'*acte dit décret* pour désigner les textes législatifs ou réglementaires dont la nullité est expressément constatée ; toutefois, le présent ouvrage ne s'attachant pas aux effets juridiques des textes pris par l'Etat français, les simples appellations *loi et décret* ont été conservées pour la commodité de la lecture.

Sommaire



Aux termes de la loi du 30 septembre 1940, le secrétariat d'État à l'Aviation comprend les cabinets civil et militaire attachés au secrétaire d'État, des organes de commandement, des organes d'études et de réalisation et un organe de contrôle.

Les organes de commandement, qui font partie de l'administration centrale, sont l'état-major de l'armée de l'Air et la direction de l'Aéronautique civile. Celle-ci se compose d'un service administratif des établissements extérieurs, de l'Office national météorologique, du service des Télécommunications et d'un service de santé de l'Air. Les attributions de la DAC concernent la réglementation, l'organisation et le contrôle de la circulation aérienne publique et privée, l'organisation et le contrôle des transports aériens, le développement de l'aviation privée, le fonctionnement des ports et aérodromes civils, l'organisation et le fonctionnement des télécommunications, de la navigation et du balisage.

Les organes d'études et de réalisation sont les suivants :

- la direction Technique et Industrielle, chargée des recherches, des études et de la réalisation des divers matériels aériens nécessaires aux aviations civile et militaire. La DTI contrôle l'Ecole nationale supérieure d'aéronautique ;
- le service de l'Infrastructure, chargé des études, de l'aménagement et de l'entretien des terrains ou des ports aériens ainsi que de la réalisation des installations nécessaires aux aviations civile et militaire ;

L'aviation civile française sous Vichy

Dès le mois d'août 1940, le trafic aérien reprend, en France et avec les différentes parties de l'Empire français, sous le contrôle étroit des commissions allemande et italienne d'armistice. Le réseau métropolitain est l'apanage du SCLAM (service civil de liaisons aériennes métropolitaines), celui d'Afrique du Nord du SCLAFN et celui d'Afrique occidentale du SCLAOF. La liaison entre ces trois réseaux et la ligne vers la Syrie sont assurées par Air France, installée à Marseille. Ce réseau se rétrécit à mesure du ralliement des territoires d'outre-mer à la France libre et cesse pratiquement toute activité après l'invasion de la zone sud par les Allemands en novembre 1942.

Robert Espérou, *Le patrimoine de l'aviation française*, Flohic Editions, 2002.

- le service du personnel civil, du contentieux et de la comptabilité générale qui gère les personnels civils du secrétariat d'État et contrôle les œuvres sociales, les archives et le musée de l'Air.

Le secrétariat d'Etat à l'Aviation dispose également d'un corps de contrôle, avec Jean Orthlieb à sa tête en janvier 1941. On notera que le service de l'Infrastructure, confié à René Lemaire, n'est pas rattaché à la direction de l'Aéronautique civile ; celle-ci est dirigée tout d'abord par Jean Orthlieb puis, à partir du 12 décembre 1940, par le général Jean d'Harcourt[1], remplacé le 9 février 1943 par Jacques Vivent.

Le secrétariat d'Etat à l'Aviation est installé à Vichy, mais il dispose à Paris d'un service chargé de régler en zone occupée les problèmes relatifs au département Air. En fait, le ministère de l'Air devenu secrétariat à l'Aviation a perdu la plus grande partie de ses moyens et de son rôle militaire. La construction aéronautique est devenue presque impossible et la mise en place des pistes et aérodromes très limitée.

1. Précédemment secrétaire général à la Famille et à la Jeunesse.

FRANCE NOUVELLE

CHRONIQUE DU MOIS

NOUVELLES DE L'AVIATION

Par décret du 16 avril 1942 l'amiral de la flotte Darlan a été nommé Commandant en chef des forces militaires de terre, de mer et de l'air.

Par décret du 19 avril 1942 le général Jannekeyn a été nommé Secrétaire d'Etat à l'aviation.

Par arrêté en date du 28 avril 1942 le général Bergeret a été nommé Inspecteur de la D. A. T.

Par arrêté en date du 26 avril 1942, le général Jannekeyn, Secrétaire d'Etat à l'aviation, a été nommé chef d'état-major des forces aériennes françaises.

Le général Renatet est maintenu chef d'état-major de l'armée de l'air

Le général Bergeret, Inspecteur de la D. A. T.

Le général Jannekeyn en Afrique du Nord

Aéronautique civile

Commandement en chef des forces militaires de terre, de mer et de l'air

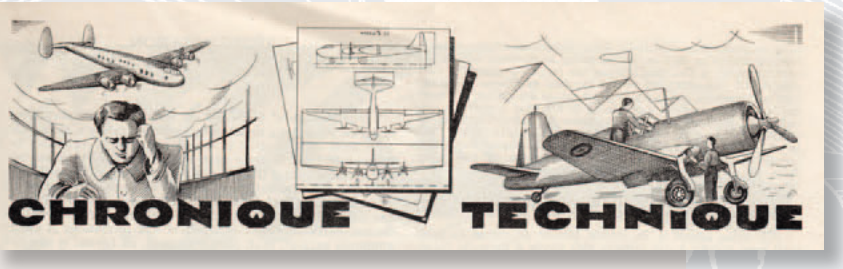
2

Extrait du mensuel *Trait d'Union, organe de liaison et d'information de l'aviation* (n° 19, mai 1942).

Le général Jean-François Jannekeyn succède au général Bergeret[1] le 19 avril 1942. Jusqu'à l'invasion de la zone libre, en novembre 1942, l'organisation du secrétariat d'Etat à l'Aviation ne subit pas de grandes modifications ; à partir de novembre, en revanche, les structures établies sont bouleversées, avec en particulier la démilitarisation des services généraux de l'administration centrale et la disparition de l'état-major de l'armée de l'Air, remplacé par une direction générale des services de l'Air. L'armée de l'Air est dissoute le 27 novembre 1942 et, désormais, aucune unité volante n'est autorisée à subsister.

1. Bergeret avait manifesté son hostilité au retour de Pierre Laval à la tête du Gouvernement le 18 avril 1942 (Claude d'Abzac-Epezy, *L'armée de l'Air des années noires*, Ed. Economica, 1998).
2. Il est convenu d'utiliser le sigle SNAé pour l'avant-guerre et le sigle SNA pour le service éponyme recréé en 1949.

Sommaire



Inaction mais réflexion

L'inaction forcée due à l'occupation totale du territoire français et l'arrêt quasi total de toute activité aérienne après novembre 1942 n'empêche pas, et encourage même au contraire un effort de réflexion sur ce que serait le développement du transport aérien au lendemain du conflit. C'est en 1943, par exemple, qu'Henri Bouché créé l'Institut français du transport aérien. Des officiers, des universitaires, des chercheurs venus de différents horizons tentent de dessiner ce que serait l'aviation commerciale une fois que les armes se seraient tues.

Robert Espérou, *Le patrimoine de l'aviation française*.

De nouveaux services pour l'Aviation civile

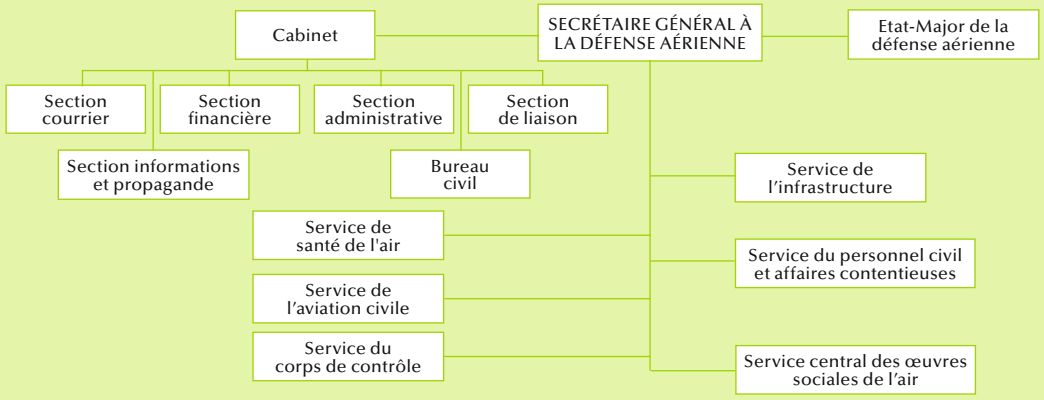
Le service des Télécommunications et de la Signalisation est créé par décret du 27 janvier 1941. Y sont intégrées les diverses entités (service des Transmissions et service des Etudes et de la Signalisation) chargées de la radiotélégraphie et du balisage. Le STS a pour mission d'assurer les transmissions radioaéronautiques entre stations au sol et avec les aéronefs. Il homologue la partie transmissions des installations des aérodromes, assure leur exploitation, ravitaille et répare les matériels, assure l'instruction technique et le perfectionnement des personnels radio, suit les études et les recherches. Il a compétence en métropole et en Afrique du Nord.

Le service des Ports aériens est créé par décret du 1er août 1941, remplaçant l'établissement métropolitain de la Navigation aérienne et l'établissement de la Navigation aérienne en Afrique du Nord qui avait conservé une certaine autonomie. Il assure le contrôle des aérodromes civils en matière de circulation aérienne, les examens du personnel navigant, le contrôle du matériel volant ainsi que l'information aéronautique, avec une section des Instructions aéronautiques créée par arrêté du 15 juillet 1942 et chargée de rassembler les documents relatifs à la navigation aérienne, d'établir et de publier des instructions aéronautiques à l'usage des navigateurs aériens.

Cette séparation entre transmissions et navigation aérienne, fonctions autrefois réunies au sein du SNAé, est désormais consacrée par l'organisation administrative : elle survivra au régime et se traduira après-guerre par des rivalités qui se résorberont peu à peu au sein d'un SNA[2] recréé en 1949.

Une loi du 19 septembre 1941 fixe le statut de l'aviation marchande, subordonnant l'exploitation de tout service régulier de transports aériens en France, dans les colonies, les pays de protectorat ou les territoires sous mandat à une concession ou une autorisation. Après-guerre, toutes les tentatives de mettre en place ce statut se solderont par un échec.

ORGANISATION DU SECRÉTARIAT GÉNÉRAL À LA DÉFENSE AÉRIENNE
(mai 1943)



A la veille de sa suppression, en février 1943, le secrétariat d'État à l'Aviation s'articule de la façon suivante :

- cabinet militaire et cabinet civil ;
- direction du corps de contrôle ;
- direction de l'Aéronautique civile : service de santé, service des Télécommunications et de la Signalisation, service des Ports aériens, Office national météorologique, Jeunesse aérienne ;
- direction Technique et Industrielle : ateliers industriels de l'Air de Clermont-Ferrand, de Limoges et de Toulouse, Ecole nationale supérieure de l'aéronautique ;
- direction de l'Infrastructure : établissement technique de l'infrastructure et division atelier-magasin de Varennes-sur-Allier ;
- direction du personnel civil, de la comptabilité et du contentieux, service des archives et musée de l'Air ;
- service central des œuvres sociales de l'Air, aumônerie de l'Air, musique de l'Air et école des pupilles de l'Air de Grenoble ;
- organe liquidateur de l'Armée de l'air, remplaçant la direction générale des services de l'Air qui avait elle-même remplacé l'état-major.

Le secrétariat général à la Défense aérienne

Un secrétariat d'État à la Défense est créé le 26 mars 1943 ; il hérite des attributions des secrétariats d'État à la Guerre et à l'Aviation, tous deux supprimés. Il dispose de deux secrétariats généraux chargés respectivement, tant pour la métropole que pour l'Empire, des affaires concernant la Défense terrestre et la Défense aérienne. Les services techniques et industriels de l'ancien secrétariat d'État à l'Aviation sont rattachés au secrétariat d'État à la Production industrielle.

Le secrétariat général à la Défense aérienne comprend :

- un état-major de la Défense aérienne,
- un cabinet chargé des liaisons avec les autorités allemandes, qui contrôle l'Administration au sein du département. Le chef de cabinet dispose de deux chargés de missions, l'un à Paris, l'autre à Vichy, et d'un officier de liaison du secrétariat général à la Défense terrestre ;
- un service de santé de l'Air ;
- un service de l'Aviation civile qui réglemente, organise et contrôle la circulation aérienne publique et privée et dirige les Transports aériens et la Jeunesse aérienne ;
- un service de l'Infrastructure qui réglemente toutes les questions inhérentes au fonctionnement des ports et aérodromes civils, l'organisation et le fonctionnement des télécommunications, de la navigation et du balisage. Une section du domaine de l'Air aménage, équipe et entretient les terrains et réalise les travaux et installations nécessaires aux services de la Défense aérienne ;
- un service du personnel civil et des affaires contentieuses qui administre tout le personnel civil du département. Il liquide les pensions civiles, assure le fonctionnement et l'entretien des immeubles ministériels, étudie et règle les litiges survenus entre l'administration de l'aviation et les particuliers ;
- un service central des œuvres sociales de l'air chargé de toutes les questions d'entraide et d'assistance morale et matérielle aux personnels civils et militaires et à leurs familles ;
- un corps de contrôle.

Le 4 avril 1943, le général Jannekeyn est remplacé à la tête du secrétariat général à la Défense aérienne[1] par le général Gastin. Un an plus tard, le 30 avril, le général Moniot lui succède jusqu'en août 1944.

1. Jannekeyn donne sa démission à Pierre Laval le 2 avril, en désaccord avec les conditions suivant lesquelles, de son point de vue, les Allemands allaient utiliser la défense aérienne française nouvelle dont ils avaient autorisé la constitution (Claude d'Abzac-Epezy, *op. cit.*).

Le transport aérien en 1944

Le personnel et le matériel d'Air France sont réquisitionnés à Alger en avril 1943, puis regroupés avec les autres composantes du transport aérien français, en février 1944, sous l'autorité du commissaire à la Guerre et à l'Air, sous le nom de Transports aériens militaires. La flotte disparate d'avions d'origines diverses, y compris les quadrimoteurs Farman qui avaient assuré la traversée de l'Atlantique sud dans les années 1930, est alors repeinte en "olive drab" des forces aériennes alliées, frappée des cocardes et de la marque "Air France" ainsi que des lettres d'immatriculation civile.

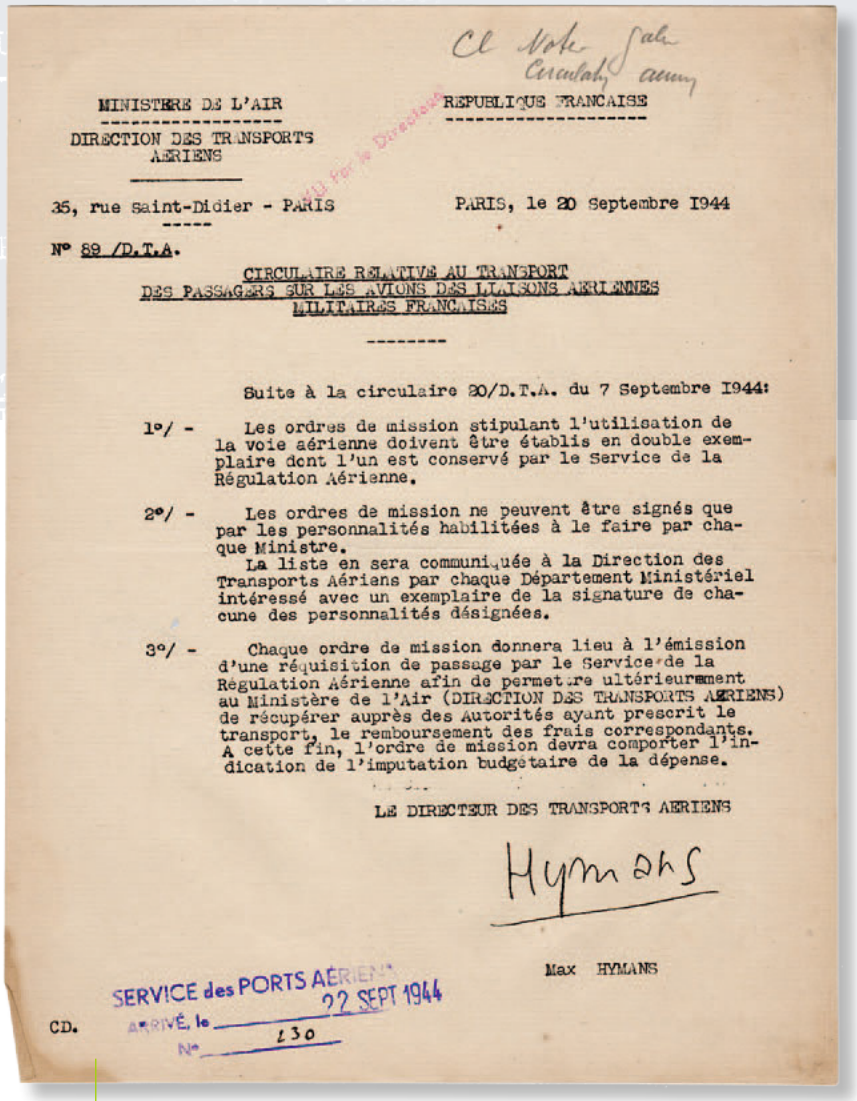
Robert Espérou, *Le patrimoine de l'aviation française*.

Le commissariat à l'Air d'Alger

En juin 1943, le Comité national français de Londres, dirigé par le général de Gaulle, chef de la France libre devenue en juillet 1942 la France combattante, et le Commandement civil et militaire d'Alger, dirigé par le général Henri Giraud, fusionnent - à grand peine, compte tenu des personnalités et différences de point de vue des deux généraux - pour former le Comité français de la Libération nationale (CFLN) afin d'unifier l'effort de guerre français et de préparer la libération. Le général René de Boysson, délégué de l'aéronautique civile à Alger depuis juin 1942 et nommé directeur des Transports aériens après le débarquement de novembre regagne Paris en avril 1944 comme directeur des Travaux et Installations. Il est remplacé par Max Hymans qui a rejoint de Gaulle à Alger en août 1943 et qui a pour mission de réorganiser les transports aériens civils dépendant du CFLN. Après le départ de Giraud début octobre, un commissariat à la Guerre et à l'Air est créé lors du remaniement du 9 novembre, avec André Le Troquer à sa tête. Le 4 avril 1944, lors d'un nouveau remaniement, Fernand Grenier, ancien délégué du parti communiste auprès du Comité de la France libre qu'il a rejoint en 1941, est nommé commissaire à l'Air. Le CFLN laisse la place le 3 juin 1944 au Gouvernement provisoire de la République française (GPRF), la veille de l'arrivée du général de Gaulle en Grande-Bretagne à l'invitation de Winston Churchill, et ce quelques jours avant le débarquement en Normandie.

Le troisième ministère de l'Air

Paris est libéré le 25 août 1944. Le régime de Vichy prend fin. Le GRPF s'installe dans la capitale le 31 août et assume désormais la réalité du pouvoir sur le territoire métropolitain. Composé de communistes, de socialistes, de radicaux et de membres du Mouvement républicain populaire (MRP), il rétablit la légalité républicaine par une ordonnance du 9 août 1944, les actes du gouvernement de Vichy étant frappés de nullité. Pour le général de Gaulle, il n'y a pas lieu de rétablir la République, elle n'a pas cessé d'être. L'Etat français était une autorité de fait, une parenthèse illégale dans le fonctionnement de l'État. De Gaulle forme



Cl Note Sale Circulaly army

MINISTERE DE L'AIR
DIRECTION DES TRANSPORTS AERIENS

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

35, rue Saint-Didier - PARIS

PARIS, le 20 Septembre 1944

N° 89 /D.T.A.

CIRCULAIRE RELATIVE AU TRANSPORT DES PASSAGERS SUR LES AVIONS DES LIAISONS AERIENNES MILITAIRES FRANCAISES

Suite à la circulaire 20/D.T.A. du 7 Septembre 1944:

1°/ - Les ordres de mission stipulant l'utilisation de la voie aérienne doivent être établis en double exemplaire dont l'un est conservé par le Service de la Régulation Aérienne.

2°/ - Les ordres de mission ne peuvent être signés que par les personnalités habilitées à le faire par chaque Ministre.
La liste en sera communiquée à la Direction des Transports Aériens par chaque Département Ministériel intéressé avec un exemplaire de la signature de chacune des personnalités désignées.

3°/ - Chaque ordre de mission donnera lieu à l'émission d'une réquisition de passage par le Service de la Régulation Aérienne afin de permettre ultérieurement au Ministère de l'Air (DIRECTION DES TRANSPORTS AERIENS) de récupérer auprès des Autorités ayant prescrit le transport, le remboursement des frais correspondants. A cette fin, l'ordre de mission devra comporter l'indication de l'imputation budgétaire de la dépense.

LE DIRECTEUR DES TRANSPORTS AERIENS

Hymans

Max HYMANS

SERVICE des PORTS AÉRIENS
ARRIVÉ, le 22 SEPT 1944
N° 130

CD.

Dès septembre 1944, le formalisme reprend ses droits.

un premier gouvernement le 10 septembre, au sein duquel André Diethelm est ministre de la Guerre et Charles Tillon ministre de l'Air avec Max Hymans comme directeur des Transports aériens. Mais le rétablissement du ministère de l'Air sera de courte durée.

En effet, dans le deuxième gouvernement de Gaulle, formé le 13 novembre 1945, le ministère de la Guerre laisse la place à deux ministères, des Armées avec Edmond Michelet et de l'Armement avec Charles Tillon. Cette fois, plus de ministre de l'Air : les attributions que ce dernier exerçait en matière d'aviation civile sont transférées par décret du 22 décembre 1945 au ministre des Travaux publics et des Transports confié à Jules Moch, au sein duquel l'Aviation civile relève d'un secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale : ce sera Max Hymans.

Sommaire

25 août 1944, jour de la libération de Paris. La division Leclerc sur le boulevard Montparnasse, devant l'immeuble qui accueillera bientôt le secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale.

Une aviation enfin civile

Max Hymans, premier secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale, ici dans son bureau d'Air France en 1950.

En 1945, l'Administration de l'Aviation civile, jusque-là indistincte de celle de l'Aviation militaire, fait l'objet d'une structure autonome, le secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale. Il durera trente ans, laissant la place en 1976 à une direction d'administration centrale, la direction générale de l'Aviation civile, qui conservera au sein de son ministère de rattachement une autonomie plus marquée que celle des autres grandes directions.

Directeur des Transports aériens au ministère de l'Air, Max Hymans est nommé secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale (SGACC) le 18 décembre 1945 par décret signé Charles de Gaulle, président du Gouvernement provisoire de la République française. L'emploi budgétaire correspondant a été créé par la loi n° 45-071 du 12 décembre.

Quatre jours plus tard, le décret n° 45-0127 du 22 décembre 1945 porte *« transfert au ministre des Travaux publics et des Transports des attributions précédemment dévolues au ministre de l'Air en matière d'aviation civile »*. Les services transférés de l'Air aux Transports par le décret sont la direction des Transports aériens, la direction des Installations et Travaux de l'air et le service de la Météorologie nationale. La direction de la Navigation aérienne n'existe pas encore.

Toutefois, certains domaines sont confiés en totalité à l'un ou l'autre des ministères : l'Armement conserve le monopole des études et de la construction du matériel aérien, à charge pour les Transports de définir les besoins de l'Aviation civile ; les Transports ont compétence pour l'ensemble des services des installations et travaux de l'Air, pour la météorologie et pour la sécurité aérienne de la navigation aérienne.

Un secrétaire général sans secrétariat ?

Le 11 avril 1946, la commission des finances de l'Assemblée constituante propose la suppression de l'emploi de secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale. Max Hymans, informé par Jules Moch, aurait répondu : *« Mais le secrétariat général à l'Aviation civile existe déjà, puisque j'en suis le chef… »*

Sommaire

La proposition de la commission ne sera retenue, mais la réponse de Max Hymans, en forme de boutade, s'explique par le fait que le secrétariat général n'a pas véritablement été créé : le décret organisant le SGACC ne sera signé que le 12 septembre 1946, soit neuf mois après la nomination de celui qui va le diriger.

L'administration centrale de 1946 comprend le secrétariat et les services communs, la direction des Transports aériens, la direction des Bases aériennes qui succède à la direction des Installations et Travaux de l'Air, le service de la Météorologie nationale et la toute nouvelle direction de la Navigation aérienne. Pour sa gestion, le SGACC dispose d'une simple sous-direction centrale administrative, qui relève de la direction du personnel, de la comptabilité et de l'administration générale du ministère des Travaux publics et des Transports.

A quand le retour au ministère de l'Air ?

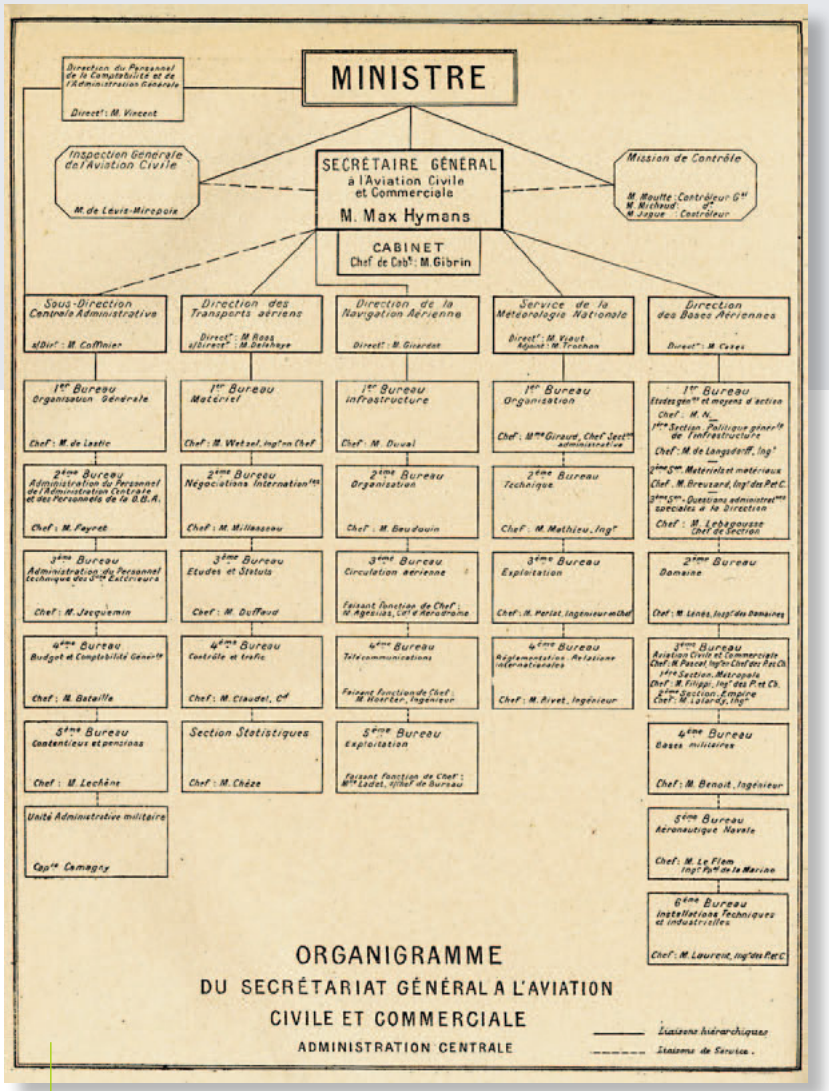
On veut espérer que ce secrétariat général n'est que la forme provisoire du futur ministère de l'Aéronautique, auquel il faudra bien venir. Quant aux domaines qui lui seront attribués, rien n'est encore définitivement fixé : il aura naturellement l'Aviation marchande et les Ports aériens.

Comme la question des ports aériens intéresse la Défense nationale, la coordination avec les ministères militaires et le secrétariat général serait assurée par le conseil supérieur des travaux de l'Air, organisme créé par l'ex-ministère de l'Air, qui subsistera, et que préside un homme compétent, doublé d'un technicien éminent, M. Albert Caquot.

Le point important, qui n'a pas encore, semble-t-il, reçu de solution, est celui de l'aviation privée. On connaît, sur ce point, notre avis : il est désirable de rattacher le service des Sports aériens, pour tout ce qui concerne la préparation militaire - qui constituait jusqu'ici les 99/100 de ses préoccupations - au ministère des Armées, duquel relève toute la préparation militaire, et de créer, au secrétariat général de l'Aéronautique civile, une direction ou un service de l'aviation privée qui, celui-là, justifierait vraiment son titre.

***Les Ailes*, 22 décembre 1945.**

Sommaire



1946, le premier organigramme du SGACC.

Dans un article de décembre 1945, le journal *Les Ailes* émettait le double vœu que le SGACC laisse bientôt la place à un nouveau ministère de l'Aéronautique et que l'aviation privée lui soit rattachée. Le ministère de l'Air réapparut effectivement, mais de façon éphémère, du 12 janvier au 21 octobre 1947, avec à sa tête André Maroselli, dans le gouvernement Paul Ramadier, le premier de la IVe République : mais il ne reprit pas les attributions transférées en décembre 1945 aux Travaux publics en matière d'aviation civile.

Peu de temps auparavant, en octobre 1946, le service des Sports aériens, créé le 29 octobre 1944 en remplacement du secrétariat d'Etat à l'Education et la Jeunesse, avait quitté les Armées pour rejoindre le SGACC sous l'appellation de service de l'Aviation légère et sportive (SALS).

René Gibrin, chef du cabinet de Max Hymans puis premier chef du service de l'Aviation légère et sportive.

Une aviation librement choisie

La constitution du secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale a permis pour la première fois de grouper étroitement tous les éléments assurant la vie de l 'Aviation civile : ingénieurs chargés d'étudier et réaliser l'infrastructure, contrôleurs de la circulation aérienne, radios et météos ayant la lourde responsabilité d'assurer la protection de la navigation aérienne, personnels navigants chargés au premier chef de la vie des passagers qui leur sont confiés, administratifs, indispensables au bon fonctionnement de l'ensemble des services. Tous œuvrent et peinent, souvent dans des conditions très difficiles, pour cette aviation qu'ils ont librement choisie comme but et raison même de leur existence.

René Gibrin, chef de cabinet du SGACC, *Bulletin du SGACC* n° 1, juin 1946.

Un secrétariat général sans locaux propres

Avec l'accord d'Edmond Michelet, ministre des Armées, Max Hymans s'installe au tout début de 1946 dans un immeuble situé au 93, boulevard du Montparnasse (6e), acquis en 1938 par le ministère de la Défense nationale et de la Guerre. Mais l'immeuble ne peut accueillir tous les services qui doivent constituer le SGACC et certains des services transférés de l'Air aux Transports en décembre 1945 conservent dans l'immédiat leur implantation.

La géographie des services de l'Aviation civile des années d'après-guerre est donc héritière de celle du ministère de l'Air. Certaines adresses vont disparaître rapidement, les entités correspondantes rejoignant bientôt le boulevard du Montparnasse ou les locaux modestes dont la construction a débuté dès 1946 rue de la Croix-Nivert.

Dès sa création, le secrétariat général manifeste l'intention de trouver des locaux qui lui permettraient de loger toute son administration centrale, mais ses tentatives répétées de regroupement, en location ou dans un immeuble construit pour elle, n'aboutiront que cinquante ans plus tard. Dans l'attente, la création de nouveaux services ou leur extension conduira le SGACC, puis la DGAC, à louer des locaux supplémentaires dans divers arrondissements parisiens.

1946. Jules Moch, ici en compagnie de l'équipage d'un DC-4 d'Air France, fut ministre des Transports sans interruption du 21 novembre 1945 au 19 novembre 1947, sous les gouvernements Charles de Gaulle (2), Félix Gouin, Georges Bidault, Léon Blum et Paul Ramadier (1 et 2).

L'air de Paris

Ont-ils un jour songé au Paris des ailes, au Paris aviateur ? Laboratoires, bureaux d'études, usines, voilà autant d'étapes vers des terrains où la ville rachète ses inconséquences par le courage. J'ai parfois rêvé d'un guide aérien. Partant de la tour Saint-Jacques, effleurant la Sorbonne, il collectionnerait les bâtiments où l'Aviation civile, du boulevard du Montparnasse à la Convention puis au quai Branly, abrite ses efforts. Il n'oublierait ni Air France, rue Marbeuf, ni l'Institut des transports aériens, rue de Solférino, ni l'Organisation internationale de l'aviation civile, avenue d'Iéna. Un salut à la rue Galilée, à la rue de Lubeck. On ferait un détour par le boulevard Victor pour aborder, avec le terrain d'Issy, et la banlieue et l'Ile-de-France. Emouvantes pistes que celles à demi effacées où débuta l'aventure volante de l'homme, aux Moulineaux.

Roger Coroli, *Bulletin du SGACC* n° 94 du 15 janvier 1958.

La maison commune

En 1993, l'administration centrale se regroupe enfin, à Issy-les-Moulineaux, mais dans des locaux encore provisoires, loués au 48 de la rue Camille Desmoulins en attendant la construction du futur siège. La DGAC abandonne alors l'immeuble de Montparnasse ; mais différents services liés à l'Aviation civile, au premier rang desquels l'inspection générale, prennent alors sa place et y demeureront jusqu'au 31 décembre 2009.

La DGAC quitte la rue Camille Desmoulins en 1999 pour s'installer à quelques centaines de mètres de là, au 50, rue Henry Farman, à l'extrême sud du 15e arrondissement.

Elle a ainsi retrouvé une implantation parisienne, bien que située au-delà des anciens fortifs. L'immeuble qui abrite ses bureaux fait face à l'ancien champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux, l'un des premiers terrains d'où décollèrent les aviateurs du début du XXe siècle. L'adresse de la DGAC constitue ainsi un hommage permanent à celui qui, le 13 janvier 1908, accomplit le premier kilomètre en circuit fermé homologué de l'histoire, Henry Farman.

Henry Farman à bord de son biplan.

Sommaire

Sommaire

« Arrachez-moi le cœur, vous y verrez Paris. »
Louis Aragon

D'hôtels en cités, d'avenues en boulevards

L'aviation naît avec le XXe siècle. L'Administration qui la prend en charge se constitue au lendemain de la guerre de 1914-1918 ; contrairement à d'autres départements ministériels de création plus ancienne, elle ne dispose pas d'un patrimoine immobilier correspondant à ses besoins. C'est vrai pour l'avant-guerre, et il faut attendre 1934 pour que le ministère de l'Air soit doté de locaux dignes de ce nom au boulevard Victor ; c'est encore plus vrai pour l'après-guerre et pour l'Aviation civile naissante, qui ne trouvera de domicile fixe que cinquante ans plus tard. Un demi-siècle au cours duquel elle vivra éclatée, dans des hôtels particuliers et immeubles de rapport ainsi que dans des locaux précaires en raison de leur statut ou de leur configuration et dont l'exiguïté l'obligera à de nouvelles locations rappelant les réquisitions des années quarante.

Les archives, clairsemées pour l'avant-guerre et la période de l'Occupation, ne donnent qu'un aperçu des lieux où Aviation militaire et Aviation civile étaient confondues. Plus conséquentes après-guerre, elles permettent de reconstituer l'errance des services dans Paris et sa banlieue, mais aussi une géographie imaginaire, celle des lieux où l'Aviation civile aurait pu élire domicile.

Le boulevard du Montparnasse en 1952. Au centre l'église Notre-Dame des Champs et l'immeuble de l'Aviation civile.

Géographie d'avant-guerre

Avant la première guerre mondiale, l'Aviation civile ne constitue pas une entité administrative autonome, et retrouver ses traces consiste pour l'essentiel à suivre celles de l'Aviation militaire. Ce qui n'est pas simple : née durant la Grande Guerre, elle est constituée de services logés dans différents arrondissements de la capitale, avec toutefois un ancrage plus net boulevard Victor, dont émerge au milieu des années trente la cité de l'Air.

Le sous-secrétariat de l'Aéronautique et des Transports aériens créé en 1920 et rattaché au ministère des Travaux publics a son siège au 37 de l'avenue Rapp (7e). Il dispose des établissements spéciaux de l'Aéronautique militaire créés au cours de la première guerre mondiale : le service technique de l'Aéronautique, installé 2, rue Jeanne d'Arc à Issy-les-Moulineaux (près de la Porte d'Issy), le service des fabrications et le service de la Navigation aérienne, logés au bastion 68, boulevard Victor (15e).

Le premier ministère de l'Air apparaît en 1928 : il regroupe des services appartenant à des structures administratives distinctes et d'implantations diverses : la direction de l'Aviation marchande a son siège au 37 de l'avenue Rapp, l'Office national météorologique au 176 rue de l'Université (7e) et le service des bases de l'Aéronautique, qui fait partie de la direction générale technique, au bastion 68, boulevard Victor. En 1929, les services centraux du ministère de l'Air quittent l'avenue Rapp pour le 35 de la rue Saint-Didier[2], dans le 16e arrondissement.

Le 37 de l'avenue Rapp fut le siège du sous-secrétariat de l'Aéronautique et des Transports aériens de 1920 à 1929.

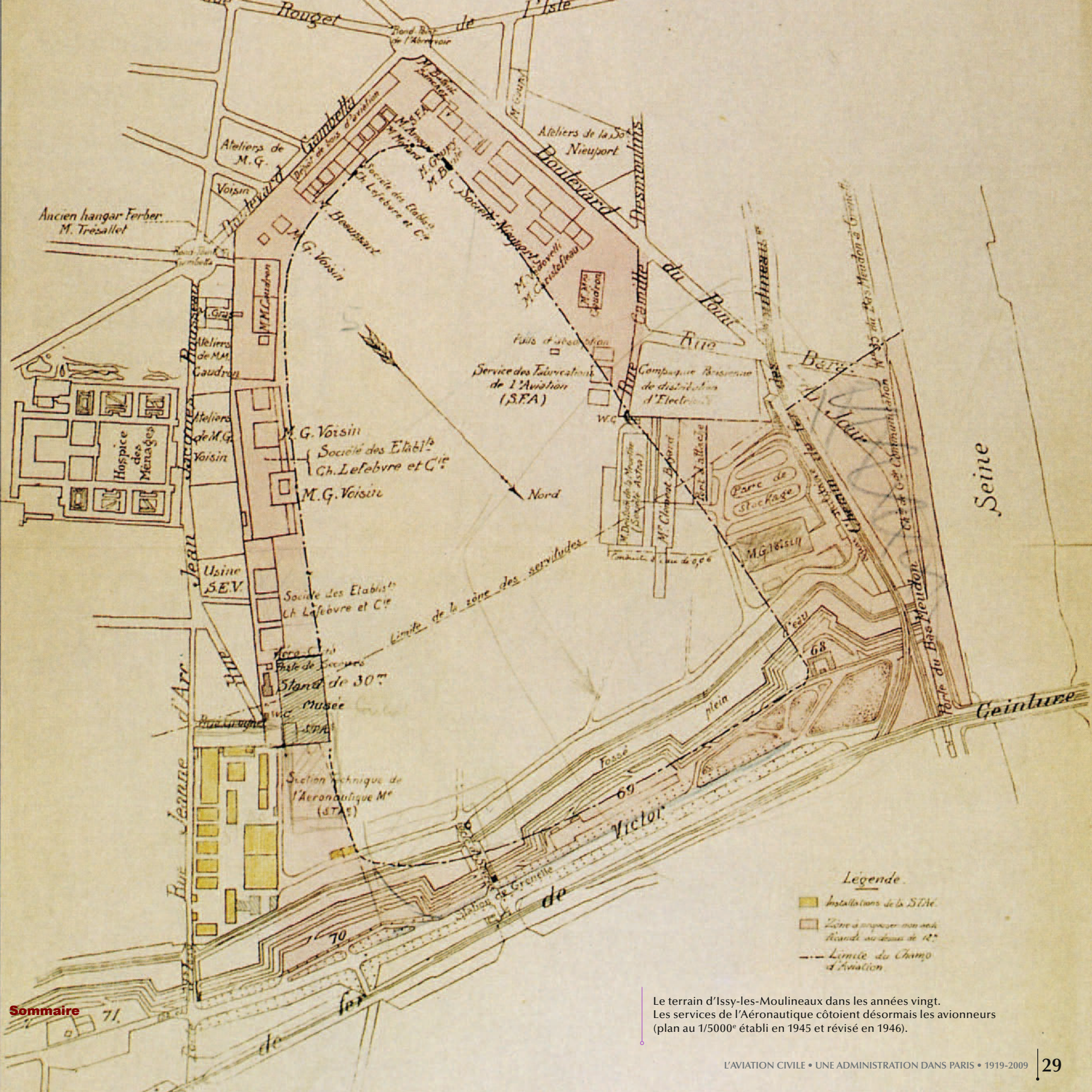
Tassés comme des anchois

Eynac m'a envoyé une lettre début janvier 1929 en me disant : "Vous savez que le ministère de l'Air a été créé. […] Est-ce que vous accepteriez de venir avec moi ?" *Une lettre très aimable. Alors je n'ai fait ni une ni deux, j'ai répondu tout de suite que j'étais tout-à-fait… J'ai dit au contrôleur :* "On me demande à l'Air." *Ils ont été assez compréhensifs. Ils m'ont fait un peu la gueule en me disant :* "Oh, avec l'avenir que vous avez ici, qu'est-ce que vous allez chercher...on va vous oublier." […] *A l'origine on disait : cela va être un feu de paille. Il y avait eu tellement d'organisations de l'aviation. Cela avait été rattaché au Commerce, à tout le monde.* […] *Je suis arrivé avenue Rapp… Ils étaient installés dans un appartement où les quelques types étaient tassés comme des anchois. Il y avait un autre appartement qui était loué près du Trocadéro. Enfin il y avait cinq ou six appartements dans Paris où un ministère se créait dans des conditions effroyables.*

Fernand Hederer[1], entretiens inédits avec Claude Paillat, 1978.

1. Fernand Hederer, contrôleur général de l'Aéronautique, fut secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale de 1948 à 1951.
2. Le 35 de la rue Saint-Didier, ancien collège Lacordaire, abrita des services de l'Aviation civile de 1929 à 1946 puis la direction générale de la Gendarmerie nationale de 1969 à 2011.

Sommaire



Le terrain d'Issy-les-Moulineaux dans les années vingt.
Les services de l'Aéronautique côtoient désormais les avionneurs
(plan au 1/5000e établi en 1945 et révisé en 1946).

Sommaire

Thérèse Heidenger

A l'époque des 54 heures

Thérèse Heidenger est l'un des très rares personnels administratifs à avoir témoigné lors de la campagne lancée en 1998 par Henri Fergeau, président de l'Association nationale des anciens fonctionnaires de l'aviation civile et de la météorologie (ANAFACEM). Son témoignage évoque de façon vivante et précise l'époque du ministère de l'Air et l'Occupation. Née le 30 juillet 1911 à Colombes (Seine), recrutée en juin 1931 au service des Bases aériennes comme sténodactylographe, elle suit en 1939 l'administration centrale à Bordeaux, puis part pour Clermont-Ferrand. De retour à Paris en 1942, elle est réintégrée en 1945 comme comptable au service technique des Bases aériennes. Promue sur concours secrétaire administratif en 1947, elle exerce ses fonctions au bureau budget et comptabilité de la direction des personnels et de l'administration générale, 93, boulevard du Montparnasse, puis rejoint en 1955 la cité de la Convention. En 1960, le service des œuvres sociales lui confie la gestion des colonies de vacances puis le secteur logements, qui connaît une activité intense avec les rapatriés d'Algérie. Retraitée en 1973, Thérèse Heidenger est décédée en 2008 à Paris.

« Je suis entrée le 15 juin 1931, alors que j'avais tout juste vingt ans, comme dactylo au service des Bases, bastion 68, boulevard Victor, Paris 15e. La ceinture de Paris était composée de fortifications et de bastions. De larges fossés défendaient l'entrée de la ville ; avant 1930, il y avait encore des octrois pour l'entrée des marchandises dans la capitale. Il reste actuellement quatre bastions, le mien est attribué à la base aérienne 117, il sert à la musique de l'armée de l'Air.

Pour aller assurer notre travail, 8 h-12 h – 13 h-18 h, ceci 6 jours sur 7, soit 54 heures par semaine, j'avais à marcher pendant un quart d'heure, depuis le métro Javel, le long des usines Citroën, près de la Seine. En outre, entre la Seine et la Porte de Versailles, le boulevard Victor était à peu près désert. Du côté impair, il était dominé par le chemin de fer de la Petite ceinture et, du côté pair, seuls existaient les bassins d'essais des carènes appartenant au ministère de la Marine et le bastion dont nous venons de parler.

Le métro place Balard a été construit en même temps que le ministère de l'Air, le musée de l'Air et l'Ecole supérieure de l'aéronautique à partir de 1933, pour l'exposition internationale de 1937.

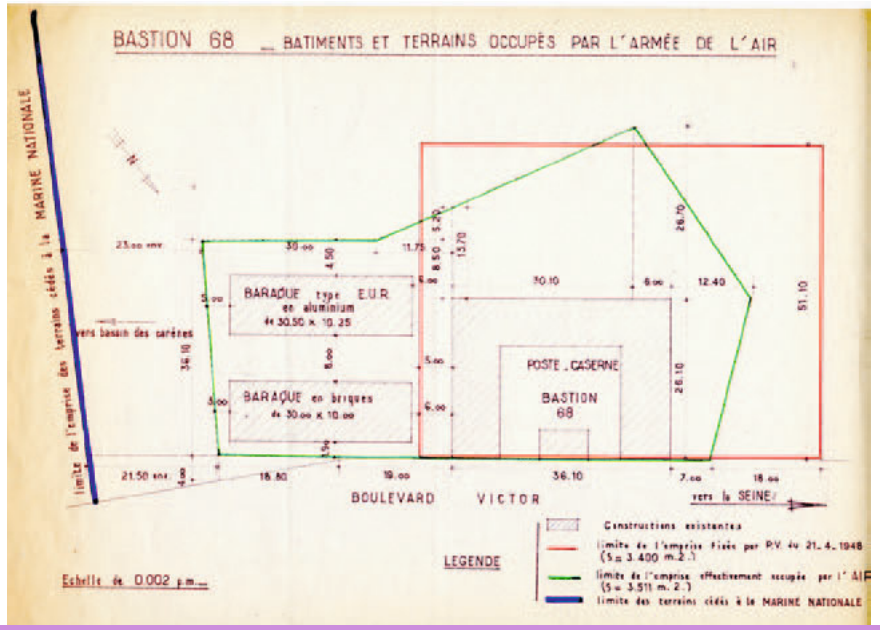
Le directeur du service des Bases était monsieur Garbe, ingénieur en chef des ponts et chaussées, venant de Tunisie et, pour la petite histoire, il dictait à sa secrétaire son courrier par dictaphone. Il avait deux adjoints, monsieur Delplanque et monsieur Vieville, le premier ayant fait la guerre de 1914-1918 comme aérostier. Il dirigeait paternellement un « pool » de six sténos et dactylographes dont je faisais partie, je vais les nommer, bien que je sois peut-être la seule rescapée de l'époque !

Duvernois Suzanne, Coton Marguerite, Ciravegna Germaine, Morel Marguerite, Moreau Lily et Debril Thérèse, celle qui écrit… Nous dépendions tous d'un service administratif au 2, rue de la Porte d'Issy[1], Paris 15e. Notre direction était au 35, rue Saint-Didier, Paris 16e, mais pas d'Aviation civile encore, pas avant le ministère de l'Air. Monsieur Laurent-Eynac en fut le premier ministre, tous les services étant alors regroupés dans de nouveaux bâtiments au 24-26, boulevard Victor.

Il y avait plusieurs autres services extérieurs dans notre bastion, je ne suis pas en mesure de les mentionner ici… C'est trop loin ! »

Mars 1999.

1. La cité de l'Air avait plusieurs adresses : les plus connues sont celles du boulevard Victor, mais la rue de la Porte d'Issy et l'avenue de la Porte de Sèvres y donnaient également accès.



Sommaire

Le nouveau bâtiment de la cité de l'Air. Milieu des années trente.

L'immeuble en T de la cité de l'Air.

La cité de l'Air

Lors de la création du premier ministère de l'Air, en 1928, les services qu'il regroupe sont répartis sur quatorze sites parisiens. Pierre Cot, nommé ministre de l'Air en janvier 1933, décide de rationaliser les implantations et d'utiliser pour cela les deux immeubles dont la construction est déjà entreprise boulevard Victor. 1933 est aussi l'année de création d'une armée de l'Air autonome, distincte de l'armée de Terre.

Le ministère quitte alors, mais en partie seulement, la rue Saint-Didier pour le boulevard Victor. On parle désormais de *cité de l'Air* pour désigner l'ensemble constitué par les deux nouveaux immeubles et les bâtiments existants du service technique, du service des recherches et de l'Ecole nationale supérieure de l'aéronautique. En fait, l'homogénéité que laisse supposer cette dénomination est un leurre : sous l'appellation se cache un ensemble disparate, la cité de l'Air regroupant des bâtiments construits sur une durée de vingt ans.

Le ministère veut faire de cet ensemble un lieu de « vie autonome » et y installe une salle de culture physique, un restaurant, une coopérative d'achats, des services médicaux et une garderie d'enfants, la première de l'Administration française… du point de vue humain, sinon architectural, l'Air a donc bien sa cité.

L'Air en 1939

En 1939, les services centraux du ministère de l'Air se répartissent sur deux sites principaux, la cité de l'Air, avec plusieurs adresses boulevard Victor et rue de la Porte d'Issy, et le 35 de la rue Saint-Didier.

Le ministre, son cabinet et le conseil supérieur de l'Air sont au 24 du boulevard Victor. Le service de l'Armement aérien, le service des expositions, le service des Etudes et de la Signalisation et l'établissement métropolitain de la Navigation aérienne sont au 26. Le musée de l'Air est au 28 ; l'Ecole nationale supérieure de l'aéronautique et le collège des hautes études de Défense nationale au 32. Enfin, la base aérienne de Paris-Issy est dans le bâtiment 117, au 22 du boulevard Victor.

Le 4, rue de la Porte d'Issy héberge le service des fabrications de l'Aéronautique, le service technique et le service des recherches scientifiques, le service des marchés et l'établissement d'expérimentation technique d'Issy-les-Moulineaux. Quant à la rue Saint-Didier, elle abrite l'état-major de la 2e région aérienne et les différents services d'inspection.

Le ministère de l'Air dispose de quelques autres adresses parisiennes. Le centre d'examen médical du personnel navigant est au 14, rue Hallé, dans le 14e. Le service de fabrication de l'Aéronautique comporte quatre divisions de contrôle, dont deux à Paris, 6 bis, rue Auguste Vitu (15e) et 207, boulevard Saint-Germain (7e) et deux à Courbevoie et Boulogne. Enfin, le 5, place Joffre (7e) héberge l'inspection générale des écoles de l'armée de l'Air, l'Ecole supérieure de guerre aérienne et l'Ecole de perfectionnement aérien.

Quant à l'Office national météorologique, il a changé d'adresse sans changer de place, le 176 de la rue de l'Université étant devenu le 196 en 1931.

Le 28 du boulevard Victor abritait avant-guerre le musée de l'Air. Bâtiment édifié en 1932 par L.Tissier.

De Paris à Vichy

Entre la Seine et la Loire

Pendant le courant du mois de septembre [1939], *de nombreux services rejoignirent les affectations qui avaient été prévues pour eux, pour l'essentiel dans des châteaux de la Loire. Mais, rien ne bougeant lors des premiers mois de guerre, le Gouvernement se demanda assez vite s'il ne convenait pas de faire revenir à Paris les services repliés* […]. *En février 1940, tirant la synthèse des réponses qu'il avait reçues* [à l'enquête diligentée auprès des différents départements ministériels], *le secrétaire général de la présidence du Conseil préconisa le* statu quo, *en estimant que* "le Gouvernement prendrait une très grave responsabilité en ramenant intégralement à Paris les services des administrations centrales. On ne manquerait pas de lui adresser de véhéments reproches si une nouvelle évacuation était rendue nécessaire."

Marc Olivier Baruch, *Servir l'Etat français*, Fayard, 1997.

De 1940 à 1944, l'administration centrale serait plutôt une administration décentrée… Le ministère de l'Air suit l'exode, devient simple secrétariat d'Etat à Vichy, tout en disposant d'une antenne dans la capitale, puis s'étiole tandis que se reconstitue à Alger un commissariat à l'Air, esquisse d'un ministère de l'Air reconstitué et à nouveau parisien.

L'armistice est signé le 22 juin 1940. Le ministère de l'Air disparaît le 12 juillet au profit d'un secrétariat d'État à l'Aviation, rattaché au ministère de la Défense nationale tout comme les secrétariats d'État à la Guerre et à la Marine. Le général Pujo est remplacé le 6 septembre par le général Bergeret. Le général Jannekeyn lui succède le 19 avril 1942.

Le secrétariat d'État à l'Aviation est supprimé le 26 mars 1943 au profit d'un secrétariat général à la Défense aérienne qui hérite des attributions de la Guerre et de l'Aviation… mais les services techniques et industriels de l'ancien secrétariat d'État à l'Aviation sont rattachés au secrétariat d'État à la Production industrielle. Le général Gastin est nommé secrétaire général à la Défense aérienne le 4 avril avant de laisser la place au général Moniot pour quelques mois, du 30 avril au 26 août 1944. Durant ces années difficiles, et alors même que leur activité se réduit, les services centraux du ministère de l'Air se dispersent : localisations éphémères sur les bords de la Loire, puis dans les Charentes et le Bordelais ; installations mouvantes dans la région de Vichy, doublées d'antennes parisiennes ; algéroises ensuite, au fur et à mesure que l'on s'achemine vers la Libération ; parisiennes enfin, jusqu'au moment où s'opère la partition entre le civil et le militaire.

Le repli

Lorsqu'en mai 1940 commence l'exode, c'est-à-dire la fuite massive de la population française du nord vers le sud de la France devant l'avancée des troupes allemandes, les services de l'Etat ne sont plus à Paris : dès que la guerre est déclarée, le 3 septembre 1939, les services publics sont repliés.

Thérèse Heidenger, entrée au service des Bases en 1931, assiste en septembre 1939 au départ des services du ministère de l'Air et quitte à son tour Paris en juin 1940.

Sommaire

Thérèse Heidenger

L'exode

« En septembre 1939, j'ai assisté au départ des personnels de " l'échelon lourd " à la gare d'Austerlitz. J'ai vu embarquer des collègues, des amis, ainsi que leur famille, grands-mères âgées, petits enfants… et, comme je faisais partie de " l'échelon léger ", je suis restée avec monsieur Lemaire, mademoiselle de Linden, sa secrétaire, monsieur Roger Perrouse, architecte, monsieur Vidal, dessinateur, plutôt pour représenter l'Administration qu'y travailler et ce jusqu'au 3 juin 1940 où nous fûmes chassés par les bombardements des usines Renault à Billancourt, dont nous avons reçu quelques bombes perdues. Le médecin chirurgien de la base 117 y trouva la mort.

Et puis ce fut, pour cet échelon léger, le départ de Paris vers le joli château de Pocé-sur-Cisse en Indre-et-Loire, à quelques kilomètres d'Amboise, où nous avons séjourné durant des jours sans joie et sans travail. Il fallait seulement tuer le temps.

Un beau matin, une ambulance est venue nous prendre pour nous emmener vers une destination inconnue. Un premier arrêt à Amboise et, comme j'étais bonne dernière de mon groupe, cela m'a permis de m'occuper du placement à l'hôpital de la maman très âgée d'un de mes collègues, monsieur Vincent. De jeunes appelés, ne sachant plus où aller, s'enfuyaient tout comme moi. Une camionnette nous a tout d'abord emmenés à La Haye-Descartes où nous avons couché sous un arbre, puis à Niort où, à court d'essence, nous sommes tombés en panne.

Là, le lieutenant Martinech nous a rejoints et, cette fois-ci, c'est par le train que nous avons continué notre périple. D'abord en wagon à bestiaux puis en première classe. Nous avons rejoint Bordeaux en deux jours. J'ai entendu l'appel du général de Gaulle alors que je me trouvais sur le pont de chemin de fer de Saint-André-de-Cubzac, le 18 juin 1940.

Enfin, je suis arrivée à Arcachon où tout le ministère était regroupé. Mon directeur, monsieur Stael, ne comprenant pas mon retard, m'a durement apostrophée ; aussi, c'est assez vertement que je lui en ai donné les raisons et les choses en sont restées là !

Durant dix jours, nous sommes restés complètement isolés. Les services administratifs profitèrent de cette pause pour nous verser trois mois de salaire ; j'étais donc riche de 5 000 francs que j'ai gardés soigneusement pour les jours à venir, qui allaient peut-être se montrer encore plus difficiles. Les Allemands étaient proches !

Nouvel embarquement à Bordeaux par le train où nous retrouvons nos bons wagons à bestiaux, où nous montons à 28 par wagon. Le train en comportait 88, et nous allions en direction de Lyon.

C'est donc en 3 jours et 3 nuits que s'est effectué ce petit voyage, avec un petit détour par les Pyrénées et des arrêts tous les 100 kilomètres. Nous avons vu défiler Toulouse, Carcassonne, etc, pour terminer à Valence. Le pont sur le Rhône ayant sauté, nous avons été, je dirais, "parqués" à la caserne de Valence avec 5 000 civils et militaires de toutes sortes.

Les femmes du ministère ont été regroupées ensuite à l'école normale de Valence, près d'un grand jardin public. Nous formions un grand dortoir de 50 femmes de tous âges et de tous grades. Le 14 juillet, dans la cathédrale de Valence, une messe a été célébrée par monseigneur l'évêque de Valence pour tous les combattants de notre France meurtrie. Cette messe s'est terminée par une Marseillaise chantée par tous.

Je suis restée dans mon dortoir de Valence, sans aucune nouvelle des miens, de mes parents, de mon fils et surtout de mon mari, qui avait été fait prisonnier en se repliant de Lorraine à Bar-sur-Aube et fut enfermé dans un hôpital en construction à Troyes avec beaucoup de ses compagnons d'armes.

Le château de Pocé-sur-Cisse (Indre-et-Loire).

Sommaire

Cité de l'Air, hiver 1939-1940. Départ de colis pour le front.

Départ du Théâtre aux Armées.

Je suis rentrée à Clermont-Ferrand où un mini service des Bases était installé. J'y ai été convoquée pour apprendre, comme beaucoup d'autres, que je ne faisais plus partie du personnel par suppression d'emploi ! Pour moi, c'était vraiment la guerre…

Restée à Clermont-Ferrand après l'évasion de mon mari de la citadelle d'Amiens où il avait été transféré, et enfin réunis, nous avons eu la chance de travailler tous deux dans deux états-majors français différents où, dans la mesure de nos moyens, nous avons pu aider la Résistance.

Nous revînmes à Paris en 1942 et y restâmes jusqu'à la Libération, le 25 août 1944. Je travaillais alors comme secrétaire dans une entreprise de cadres en bois et d'encadrements, lorsqu'un matin, pressant le pas pour ouvrir le magasin, je me suis entendue interpeller par mon prénom. Surprise, je me suis retournée. C'était monsieur Courthéoux[1], un de mes anciens chefs, qui m'a parlé et aidée pour ma réintégration au service technique des Bases aériennes, 42 avenue Foch, comme employée de bureau. Ce service était alors dirigé par monsieur Aimond, assisté de monsieur Macodier[2], j'y ai bien connu madame de Garate[3], chef de service administratif, ainsi que beaucoup d'autres. C'était en 1945. ”

Mars 1999.

1. Présent au service de l'Infrastructure, délégation de Paris, en septembre 1941.
2. Pierre Macodier, ingénieur des ponts et chaussées. Présent sur l'annuaire du SGACC de 1955 en tant que chef du bureau de l'exploitation commerciale et des travaux en Afrique du Nord à la direction des Bases aériennes, 155, rue de la Croix-Nivert.
3. Christiane de Garate, sous-chef de service administratif de 1ère classe sur l'annuaire de 1955.

Sommaire

Ouvert en 1913, l'hôtel Ruhl Mercedès fut transformé en hôpital militaire en 1914. Il retrouva sa vocation hôtelière après la guerre et fut rebaptisé *hôtel Radio*. Il accueillit en 1940 le secrétariat d'Etat à l'Aviation puis fut transformé en appartements après la guerre. Inscrit aux monuments historiques, il porte aujourd'hui le nom de Palais des parcs.

De Tours à Vichy

Devant l'avancée des troupes allemandes, le gouvernement Reynaud quitte Paris le 10 juin 1940 pour Tours, puis Tours pour Bordeaux le 14. Les ministres sont divisés sur le choix entre la poursuite de la guerre et la signature d'un armistice avec l'Allemagne. La deuxième solution paraissant devoir l'emporter, Paul Reynaud démissionne, remplacé par Philippe Pétain, vice-président du Conseil depuis le 18 mai. Le gouvernement Pétain formé le 16 juin envisage un moment le départ d'une majorité de ses ministres en Afrique du Nord, fixé au 19 juin. Un départ a lieu le 21 juin du Verdon, sur le Massilia, pour Casablanca, mais une trentaine de parlementaires seulement est à bord. Le départ du Gouvernement, prévu de Port-Vendres, n'aura pas lieu. L'armistice est signé le 22 juin. Le 29, le Gouvernement quitte Bordeaux, en zone occupée, pour Clermont-Ferrand, en zone libre mais s'installe finalement à Vichy, dans l'Allier. Proche de la ligne de démarcation, Vichy est une ville d'eaux pourvue d'un nombre d'hôtels suffisants et d'un central téléphonique moderne[1]. Le 10 juillet 1940, les parlementaires des deux chambres réunies dans la salle de l'opéra du Grand casino de Vichy votent les pleins pouvoirs[2] au maréchal Pétain. La ville donne son nom au régime, officiellement *Etat français*.

1. Marc Olivier Baruch (*op.cit.*) ajoute que Pierre Laval possédait le château de la ville voisine de Châteldon.
2. 569 pour, 80 contre, 20 abstentions.

Vichy-capitale

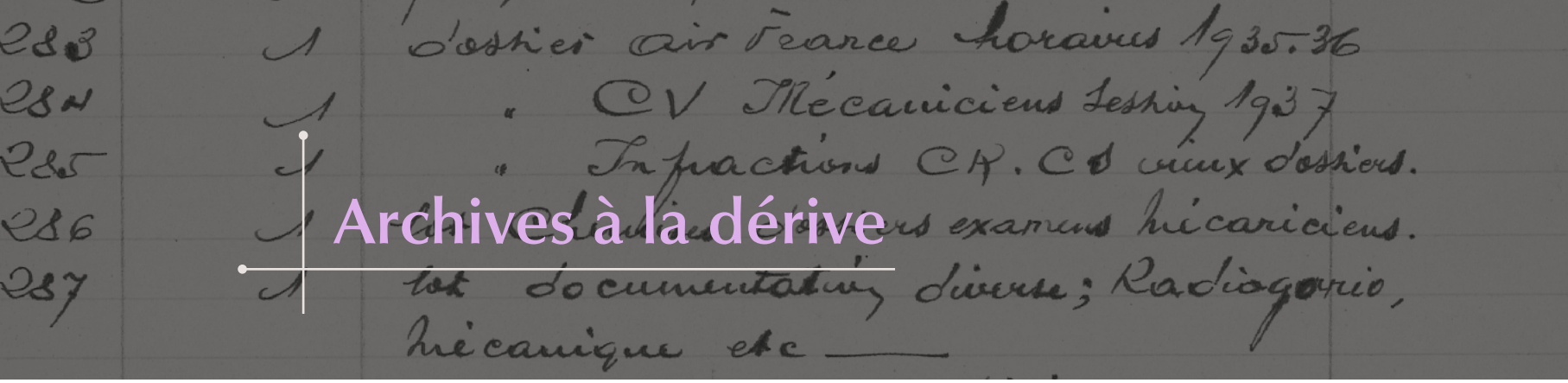
Vichy, qui comptait en temps normal une vingtaine de milliers d'habitants et en absorbait facilement cinq fois plus durant la "saison", a vu sa population sédentaire quintupler depuis l'exode de 1940. Tout ce peuple de fonctionnaires et autres repliés a pu trouver place grâce aux nombreux hôtels, mais le logement reste difficile car les Administrations occupent la plupart des grands immeubles ; des familles doivent se contenter bien souvent d'une seule pièce. Le problème de la nourriture a été résolu plus facilement : les restaurants ne manquent pas et des "popotes" ont été organisées par la plupart des Administrations. Mais la vie n'en est pas plus facile pour cela ; beaucoup, considérant le maigre repas qu'on leur sert, regrettent vivement leur chez-eux où tout de même on mange mieux et à moindre frais. La population indigène qui n'est pas toujours tendre dans ses commentaires pour les popotes et les restaurants ne songe pas à la gêne que représente pour les serviteurs du pays cette existence nomade qu'est la leur.

Les services centraux se sont installés comme ils ont pu, au gré de leur arrivée à Vichy, dans des hôtels réquisitionnés. Parfois s'assemblent dans un même immeuble plusieurs Administrations qui ne doivent qu'au hasard ce rapprochement. De temps à autre, on apprend qu'un service a déménagé, conformément à un plan de regroupement jamais parfait. Dans les hôtels, les chambres, vidées de leur appareil mobilier, se sont transformées en bureau ; seuls subsistent quelques tapisseries mièvres ou quelques lustres qui rappellent la destination première des lieux ; les salles de bains sont devenus les réduits où s'empilent les archives ; les couloirs, désertés par les valets et les femmes de chambre, s'emplissent du va-et-vient incessant de messieurs à serviette et d'huissiers circonspects.

C'est ainsi que la plupart des grands hôtels de la ville, jadis consacrés au repos tout relatif d'une foule hépatique et cosmopolite, sont devenus les ruches bourdonnantes où s'élaborent les directives administratives et gouvernementales. La physionomie de la ville en a été transformée. Aux époques de prospérité, j'imagine que Vichy devait connaître, en été, une agréable animation et que le repos des vrais malades ne devait pas être la préoccupation dominante de la foule riche et désœuvrée qui hantait ses parcs et ses établissements. Les temps sont changés. Vichy connaît maintenant, et durant toute l'année, une animation certaine, mais elle a perdu ce caractère d'insouciance qu'elle pouvait avoir jadis. Sans doute les cafés s'emplissent à certaines heures d'une foule indécise sur le meilleur moyen de tuer le temps, mais, sauf le dimanche, on ne remarque pas dans les rues cette aimable flânerie des gens que les soucis n'inquiètent point. Au contraire, ce ne sont, aux heures les plus fréquentées du jour, que gens qui se hâtent, une serviette à la main ou un journal sous le bras, vers quelque hôtel réquisitionné où un ascenseur insatiable les absorbe par bouchées rapides.

[…] *Ainsi se déroule la vie à Vichy dans ces premiers jours de l'automne 1942. Au milieu d'une population qui périodiquement accueillait l'univers souffrant, et en vivait, un peuple de fonctionnaires, laborieux et disciplinés, qui la submerge, poursuit depuis deux ans, dans le calme provincial de la coquette ville d'eau, l'œuvre considérable de restauration de la France, sous la direction attentive du maréchal Pétain, du chef du Gouvernement et de leurs grands commis.*

G. Poincelet, *Trait d'Union* n° 24, novembre 1942.



Archives à la dérive

Les archives, souvent négligées, constituent l'âme des services, leur mémoire, leur légitimité. C'est au moment où la France n'est plus chez elle que l'on prend conscience de leur importance, à la fois opérationnelle et fondatrice.

Les archives de la DGAC conservent un dossier de correspondances échangées de 1940 à 1942 entre le secrétariat d'Etat à l'Aviation de Vichy et son échelon parisien, 35, rue Saint-Didier, relatif à la recherche d'archives du ministère de l'Air abandonnées dans l'urgence en 1940, au boulevard Victor et dans la région d'Amboise.

Ces archives sont porteuses d'une mémoire étrangère à leur contenu, dont ne subsistent que quelques inventaires, d'une mémoire indirecte. La quête et les échanges épistolaires dont elles firent l'objet permettent en effet d'identifier nombre de lieux qui accueillirent de façon parfois éphémère les services de l'Aviation entre 1939 et 1944 et de reconstituer partiellement leur itinérance.

Les archives de la DTA et de l'EMNAé

Le 13 août 1940, Louis Allègre, directeur des Transports aériens du secrétariat d'Etat à l'Aviation installé à Vichy, demande à M. Borget, en fonctions au 57, boulevard de Montmorency[1] à Paris (16e) de prendre *« la direction du petit détachement constitué par les fonctionnaires de la DTA et de l'EMNAé qui sont restés ou rentrés à Paris et en région parisienne. »* Il l'informe par ailleurs que le secrétaire d'Etat (le général Bertrand Pujo) se propose de désigner un chef de l'échelon parisien du secrétariat d'Etat à l'Aviation[2].

Enfin, M. Allègre demande à M. Borget de récupérer les archives de la direction des Transports aériens et de l'établissement du matériel de la Navigation aérienne, restées d'une part au boulevard Victor, d'autre part à Chargé et à Mosnes (Indre-et-Loire). Il ajoute que celles de Chargé et de Mosnes ont été saisies par les autorités allemandes et transportées vers une destination inconnue pour être contrôlées et lui recommande en particulier de récupérer le registre d'immatriculation des avions resté à Chargé.

Mémoire en caisses

Début juin 1940, les services de la direction de l'Aéronautique civile étaient déjà répartis en deux échelons, l'un à Paris et l'autre replié en Indre-et-Loire, à Chargé (administration centrale) et Mosnes (établissement métropolitain de la Navigation aérienne). A Paris, la DAC occupait précédemment les locaux de l'Ecole nationale supérieure de l'aéronautique, boulevard Victor, où se trouvaient aussi ses archives. En exécution de l'ordre de repli donné devant l'avancée des troupes allemandes, l'essentiel des archives fût mis en caisse pour être envoyé à Carcassonne où devait aussi se rendre le personnel. Mais la cité de l'Air fut bombardée deux heures durant le 6 juin 1940 et évacuée le 10 juin ; dix caisses d'archives seulement furent expédiées dans l'Aude ; les autres restèrent entreposées dans le hall de l'Ecole et y étaient encore fin juillet 1940. Elles furent ensuite déplacées par les autorités d'occupation et, semble-t-il, expédiées pour partie en Allemagne. Quant aux archives de Chargé et de Mosnes, elles furent laissées sur place lors du deuxième repli, le 15 juin 1940, sur Arcachon.

1. Le 57, boulevard de Montmorency abrite alors le détachement parisien du service des marchés de l'Aéronautique, l'organisme de liquidation en zone occupée et la première division de contrôle aéronautique.
2. M. Borget sera nommé à ce poste.

Sommaire

A la demande de M. Borget, une mission conduite par M. Berton, rédacteur principal, et Mme Vithu, commis d'ordre et de comptabilité se rend en septembre 1940 à Chargé, au château de Pray, où l'élément n°3 de la DTA avait occupé des locaux. Ces derniers ont à plusieurs reprises servi de cantonnement aux soldats allemands et il ne reste que quelques papiers jonchant le sol. Une deuxième visite permet toutefois de remettre la main sur un volume du registre et sur une liste partielle des propriétaires d'aéronefs. Des habitants de Chargé signalent alors qu'une dizaine de camions est venue à plusieurs reprises emporter des archives et du mobilier de bureau vers une destination inconnue. Des meubles sont encore sur place, mais aucune machine à écrire. La *Kommandantur* d'Amboise, interrogée, ne donne aucune réponse et renvoie M. Berton vers le chef de l'administration militaire en France occupée.

M. Berton se rend ensuite à Mosnes, au château des Thomeaux qui abrite la communauté des sœurs de Saint-Charles et qui a hébergé l'EMNAé. Il apprend que M. Jouanny, fonctionnaire de l'EMNAé, absent ce jour-là, aurait été chargé par M. Girardot, le directeur, établi à Saint-Alban-les-Eaux (Loire) de surveiller les archives et le matériel. Accompagné de l'une des religieuses, M. Berton constate que presque toutes les archives ont été enlevées ; du mobilier subsiste mais, ici aussi, les machines à écrire ont disparu. Il termine son rapport en soulignant que l'enlèvement du mobilier à Chargé et à Mosnes se heurterait à une pénurie d'essence et de chevaux.

Dans les mois qui suivront, M. Jouanny expédiera rue Saint-Didier 120 kg environ[1] d'archives diverses : états de traitements et salaires, factures, renseignements concernant les aérodromes, les phares, les aéro-clubs... accompagnés d'inventaires manuscrits soigneusement dressés.

Les archives du service des Télécommunications

Dans une note du 18 février 1941 relative à l'ensemble des archives de la DAC, M. Borget précise que les archives du service des Télécommunications et de la Signalisation[2] n'ont pas connu un sort meilleur. Le service des Télécommunications dépendait de la direction des Travaux et Installations, devenue à Vichy le service de l'Infrastructure. La DTI s'était repliée dès 1939 à Pocé-sur-Cisse (Indre-et-Loire), emportant ses archives ainsi que celles d'une partie du service des Télécommunications qui rejoignait également Pocé.

Fin mai 1940, ajoute M. Borget, le reste du service des Télécommunications avait rejoint Pocé avec ses archives, ne laissant que peu de choses au 129 rue de la Convention. Mais, le 15 juin, une partie seulement des archives partit pour Arcachon, et des caisses furent égarées sur le trajet. Le château de Pocé fut occupé et les archives restantes du service des Télécommunications semblent ne pas avoir été conservées.

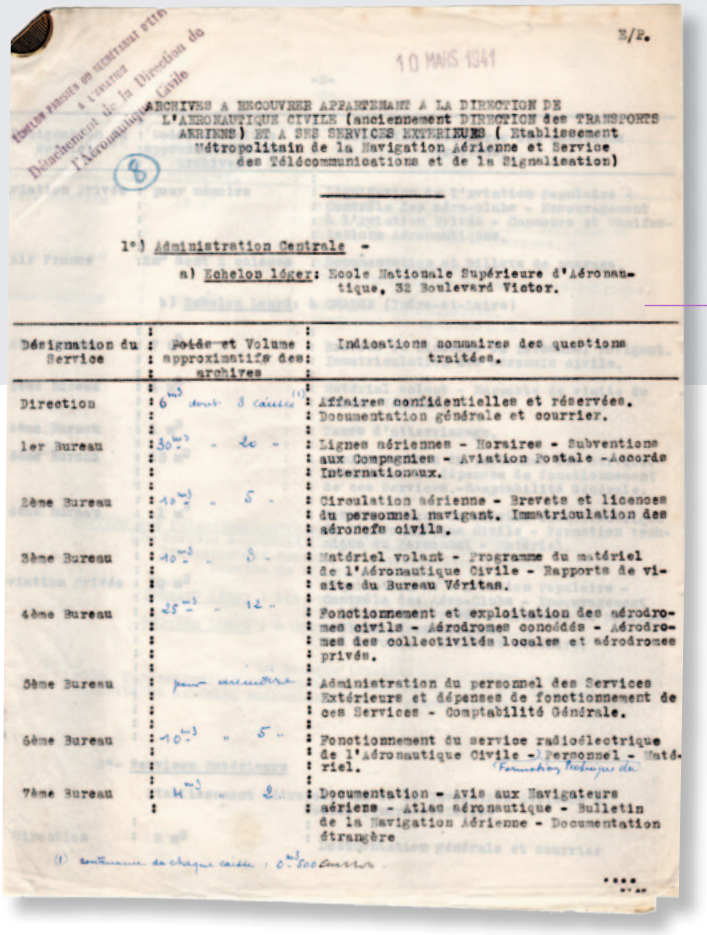
Le 4 mars 1941, M. Toutin, ingénieur adjoint au STS, resté à Pocé, informe M. Borget que s'il avait pu sauver des postes et pièces radio, il n'en avait pas été de même pour meubles, bureaux et papiers, *« détruits au cours de l'incendie allumé par le Génie »*.

Démarches auprès des autorités allemandes

Le 12 février 1941, le directeur de l'Aéronautique civile demande par note signée Porquet, sous-directeur, à M. Borget, qui dirige désormais le détachement parisien de la DAC, 35 rue Saint-Didier, d'intervenir auprès du ministère de l'Air allemand, 73, rue du Faubourg Saint-Honoré, pour récupérer les archives qui étaient restées à l'Ecole nationale supérieure de l'aéronautique, car elles *« intéressent le service des Télécommunications, chargé d'assurer la sécurité aérienne en zone libre. »* M. Borget confie à l'ingénieur en chef de l'aéronautique Pitois les démarches concernant la récupération des archives et des matériels de l'ensemble des services du secrétariat d'Etat à l'Aviation. Après éclaircissements apportés par ce dernier sur les éléments réclamés, les

1. Volume nettement plus conséquent que ne le laissait espérer le rapport de M. Berton ; mais des versements encore plus conséquents - entre 2 500 et 3 000 kg de documents - auront lieu fin juillet 1941.
2. La création du STS est alors toute récente (décret du 27 janvier 1941) : les archives dont il s'agit sont celles des services qui lui ont donné naissance.

Sommaire



E/P.

10 MARS 1941

ARCHIVES A RECOUVRER APPARTENANT A LA DIRECTION DE L'AERONAUTIQUE CIVILE (anciennement DIRECTION des TRANSPORTS AERIENS) ET A SES SERVICES EXTERIEURS (Etablissement Métropolitain de la Navigation Aérienne et Service des Télécommunications et de la Signalisation)

1°) Administration Centrale -

a) Echelon léger: Ecole Nationale Supérieure d'Aéronautique, 32 Boulevard Victor.

Désignation du Service	Poids et Volume approximatifs des archives	Indications sommaires des questions traitées.
Direction	6 m³ dont 3 caisses (1)	Affaires confidentielles et réservées. Documentation générale et courrier.
1er Bureau	30 m³ " 20 "	Lignes aériennes - Horaires - Subventions aux Compagnies - Aviation Postale - Accords Internationaux.
2ème Bureau	10 m³ " 5 "	Circulation aérienne - Brevets et licences du personnel navigant. Immatriculation des aéronefs civils.
3ème Bureau	10 m³ " 3 "	Matériel volant - Programme du matériel de l'Aéronautique Civile - Rapports de visite du Bureau Véritas.
4ème Bureau	25 m³ " 12 "	Fonctionnement et exploitation des aérodromes civils - Aérodromes concédés - Aérodromes des collectivités locales et aérodromes privés.
5ème Bureau	pour mémoire	Administration du personnel des Services Extérieurs et dépenses de fonctionnement de ces Services - Comptabilité Générale.
6ème Bureau	10 m³ " 5 "	Fonctionnement du service radioélectrique de l'Aéronautique Civile - Personnel - Matériel. (Formation technique de)
7ème Bureau	4 m³ " 2 "	Documentation - Avis aux Navigateurs aériens - Atlas aéronautique - Bulletin de la Navigation Aérienne - Documentation étrangère

(1) contenance de chaque caisse : 0 m³ 500 environ

Liste d'archives recherchées par la direction de l'Aéronautique civile.

services de la rue Saint-Honoré donnent leur accord sous réserve de celui de Berlin.

Dans une note du 20 mars à en-tête du secrétariat d'Etat à l'Aviation, organisme liquidateur en zone occupée, M. Pitois fait le bilan de récupérations récentes : trois camions d'archives récupérés au 129, rue de la Convention, qui concernaient presque toutes l'ancienne direction des Travaux et Installations (notamment des plans standard et des dessins concernant les terrains civils) ; des archives en retour de la région Amboise-Nazelles, mais qui concernaient essentiellement la Guerre, les archives civiles ne constituant que deux mètres cubes de papiers (contentieux, dépenses) en mauvais état, mouillés ou déchirés.

Le 5 avril 1941, les services de la rue Saint-Honoré autorisent l'ingénieur Pitois à disposer du *« matériel appartenant à l'Aéronautique civile emmagasiné en zone occupée »* et à l'exporter en zone libre. Les listes annexées comportent des matériels concernant le STS (dont 750 balises au néon et 750 lampes) et le service Infrastructure (dont 15 hangars Sarralde et Galtier).

Transport en zone non occupée

En juillet 1941, M. Borget informe M. Girardot que le général Mazier, représentant le secrétaire d'Etat à l'Aviation en zone occupée a décidé de transférer en zone libre les archives et le matériel récupérés. Leur regroupement se fait dans un entrepôt du service de l'Infrastructure à Varennes-sur-Allier, où les services concernés doivent venir prendre livraison.

M. Jouanny, dépendant toujours de l'EMNAé, à Mosnes, remet le 25 juillet à M. Eberlé, représentant l'échelon parisien, entre 2,5 et 3 tonnes de documents[1] récupérés à Mosnes, à livrer à la gare d'Amboise pour être acheminés dans l'Allier. Le 7 août, plusieurs tonnes de papier et de mobilier de bureau prennent le même chemin.

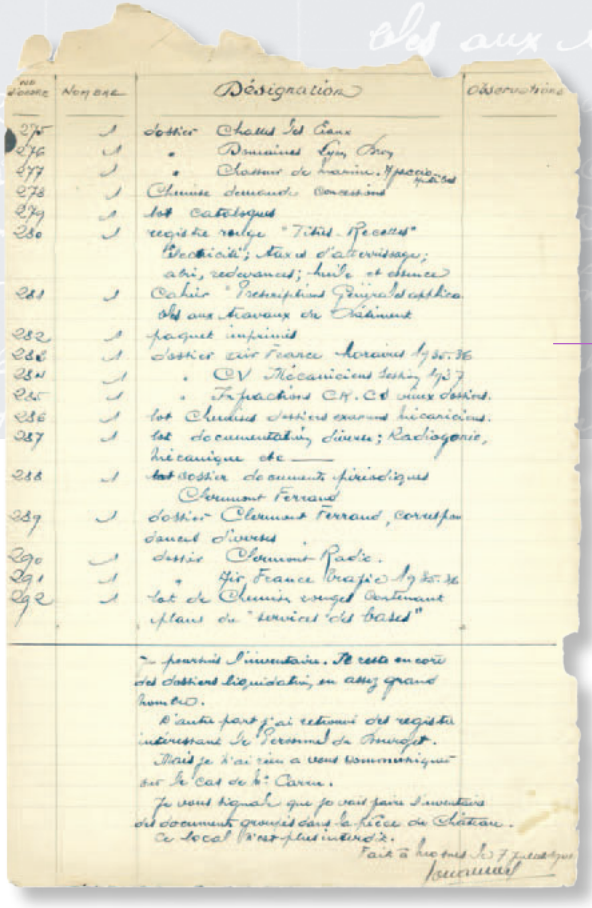
Ce même mois d'août, M. Eberlé se rend à Niort où il récupère des dossiers de comptabilité, des dossiers confidentiels et des médailles.

M. Jouanny établit le 16 septembre un inventaire des archives et du mobilier restés à Chargé. Monsieur Eberlé expédie cette fois les sept caisses d'archives rue Saint-Didier, où M. Paret a succédé à M. Borget à la tête du détachement de l'Aéronautique civile. Le mobilier rejoint Varennes. Le 16 décembre, M. Jouanny transmet à Paris une note de frais établie par la supérieure de la communauté des sœurs de Saint-Charles pour les frais de nettoyage et de réparation liés au séjour de l'EMNAé au château des Thomeaux.

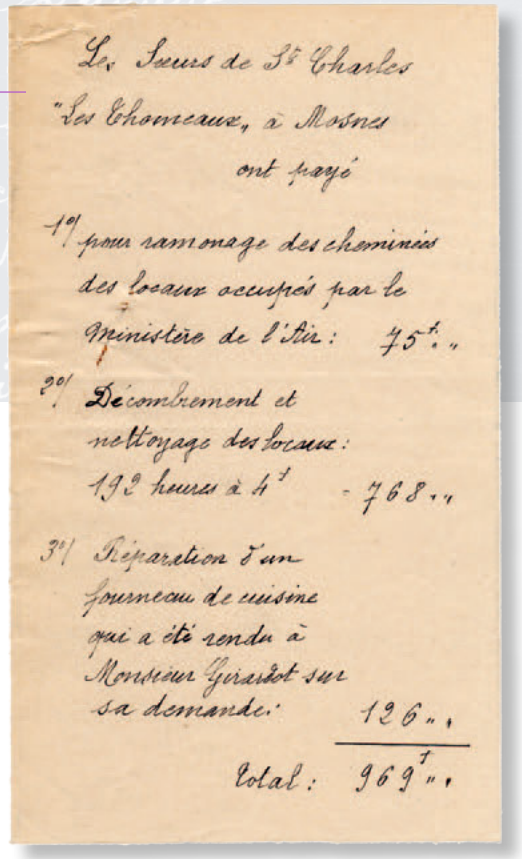
Le 22 décembre 1941, M. Girardot, qui a rejoint l'échelon parisien de la DAC, informe M. Jouanny qu'il est affecté à Roanne, au service des Ports aériens[2] et lui demande un compte-rendu de fin de mission. M. Jouanny, comme à l'habitude, dresse un inventaire très scrupuleux, comportant trois états distincts, relatifs au mobilier et aux archives restant à Mosnes, au château des Thomeaux, à la mairie et à la salle Saint-Antoine, ainsi que deux états relatifs aux biens du personnel de l'EMNAé entreposés dans des locaux loués ou laissés chez l'habitant le 16 juin 1940 lors du départ pour Arcachon. Les éléments restant à Mosnes seront alors envoyés à Lyon-Bron.

1. Caisses étiquetées Le Bourget, TS et Réseau.
2. L'EMNAé est devenu le service des Ports aériens le 1er août 1941 et Marcel Girardot a été remplacé à sa tête par Ange Renvoisé en octobre.

Sommaire



Extrait de l'inventaire des archives restées à Mosnes dressé par M. Jouanny le 2 juillet 1941.



Note de frais des sœurs de Saint-Charles au ministère de l'Air suite au séjour de l'EMNAé au château des Thomeaux.

Récupérations parisiennes

Le 16 janvier 1941, M. Brun, d'Air France, échelon de Paris, demande au chef du détachement de l'Aéronautique civile la récupération d'archives laissées dans les bureaux de la DTA, boulevard Victor, lors du départ de la compagnie. M. Borget, qui dirige le détachement, ne peut apporter qu'une réponse négative. A cette époque, en effet, la DAC ignore ce que sont devenues les archives qu'elle avait laissées dans le hall de l'Ecole au boulevard Victor.

En revanche, le chef de l'échelon parisien informe le 28 août 1941 le directeur de l'Aéronautique civile qu'il a pu se rendre en avril au service technique du boulevard Victor et constater qu'avait été rassemblée dans le bâtiment de la soufflerie une cinquantaine de tonnes d'archives diverses, parmi lesquelles une infime partie concernant la DAC. Il ajoute que six caisses contenant des archives de la DAC ont été récupérées à Niort, où une partie de l'échelon lourd de la DAC avait dû stationner lors du repli.

Les archives de la soufflerie sont déposées au sous-sol de la rue Saint-Didier en janvier 1942. L'inventaire révélera qu'elles contiennent des archives militaires, des archives techniques provenant pour l'essentiel de l'ancienne direction Technique et Industrielle, des archives administratives et cinq caisses d'archives de la DAC. Les archives recherchées par Air France en faisaient-elles partie ?

Les services parisiens du secrétariat d'Etat à l'Aviation sont alors invités à les récupérer, faute de quoi *« elles seront remises aux domaines au titre de la récupération des vieux papiers. »* Celles relevant du service des Ports aériens lui sont adressées à Roanne en juin 1942.

Ce même mois de juin, l'échelon parisien récupère des dossiers médicaux en provenance du Bourget et entreposés à la recette principale des Postes, Télégraphes et Téléphones, rue du Louvre. Le général d'Harcourt, directeur de l'Aéronautique civile, ordonne à M. Girardot, qui a succédé à M. Paret à la tête du détachement parisien, qu'elles soient conservées à Paris *« en attendant le jour où l'Aéronautique civile sera autorisée à reprendre son activité. »*

Fragilité de la mémoire écrite

Le dossier conservé par la DGAC donne quelques indications sur la teneur des archives en question, grâce à la fois aux listes de documents à recouvrer et aux inventaires dressés par le scrupuleux fonctionnaire de l'EMNAé.

Elles concernaient tous les domaines d'action de l'ancienne DAC et de ses services extérieurs - ainsi, effectivement, que des archives d'Air France. Les volumes indiqués laissent supposer que si ces archives contenaient des documents concernant la gestion des affaires en cours, ce que la loi du 3 janvier 1979 baptisera *archives*

Sommaire

courantes[1], elles devaient également comporter des dossiers plus anciens, archives véritables. L'intérêt que les services vichyssois portent ici à leurs traces écrites, justifié par la continuité des affaires, est certainement aiguisé par la crainte de perdre leur identité dans ces temps incertains et par la volonté de consolider leur mémoire. Il faut également noter que les services du ministère de l'Air conservaient donc leurs archives auprès d'eux, boulevard Victor[2] ; cette méthode, qui semblait ne pas présenter de risques en période stable montra ses limites lorsque les services firent mouvement.

Les archives de Vichy

Si les archives du dernier ministère de l'Air d'avant-guerre avaient été dispersées, celles constituées par les services de l'Aviation à Vichy connurent également un sort hasardeux. C'est ce que Madeline Astorkia, archiviste paléographe, explique dans son avant-propos pour l'*Inventaire sommaire des archives du secrétariat d'Etat à l'Aviation et du secrétariat général à la Défense aérienne*, réalisé sous sa direction pour le service historique de l'armée de l'Air par Patrick Facon et Françoise de Ruffray en 1980.

« C'est en 1948 que les archives décrites dans ce répertoire furent versées au service historique de l'armée de l'Air. Ces documents provenaient essentiellement des récupérations effectuées par les différents services du ministère de l'Air dès sa réinstallation à Paris, en octobre 1944. Si pour la majorité des organismes, la passation des fonctions, et donc des papiers, s'exécuta sans grande difficulté de Vichy à la capitale, pour certains autres, en revanche, l'opération souleva quelques problèmes.

Ainsi, les archives du cabinet militaire et du cabinet civil - une cinquantaine de caisses, auxquelles vint s'ajouter un peu plus tard une vingtaine d'autres découvertes dans des hangars - restèrent un certain temps entreposées dans un bureau du boulevard Victor avant d'être confiées, pour exploitation, à la commission chargée de préparer les dossiers d'accusation des officiers destinés à comparaître devant la Haute Cour de justice.

Les documents, sous forme d'originaux ou de copies, se trouvèrent donc irrémédiablement dispersés au profit du fonds de la Haute Cour. Il convient de signaler par ailleurs que les remaniements successifs d'après guerre ont entraîné la perte de nombreux documents, soit par la destruction, soit par rattachement d'anciens éléments du ministère de l'Air à d'autres Administrations. L'Aéronautique civile, en particulier, dépendait en 1940 du secrétariat d'État à l'Aviation et l'on n'a pu retrouver trace des archives de l'ancienne direction Technique et Industrielle.

Ajoutons enfin que si l'inventaire présenté ici recense la presque totalité des documents conservés concernant la période, il n'en reste pas moins que certains services du boulevard Victor recèlent encore à l'heure actuelle nombre de dossiers pouvant intéresser une époque qui, après tout, n'est pas si lointaine. On chercherait ainsi en vain dans ce répertoire les documents de l'ancien service de l'Infrastructure, dont les quelques éléments qui ont pu être sauvés sont toujours détenus par la direction de l'Infrastructure.

Ces quelques remarques suffisent à mettre en évidence l'extrême morcellement de ce fonds. Le chercheur aura donc tout intérêt à faire largement usage des fonds complémentaires, qu'il a paru nécessaire de signaler en détail à la fin de cet ouvrage. »

Ce remarquable inventaire fait notamment état d'un dossier référencé 3 D 501, constitué à partir des archives du cabinet civil du secrétariat d'Etat à l'Aviation entre 1940 et 1943 et dont l'exploitation a permis de donner ci-après quelques indications sur le fonctionnement dudit secrétariat.

1. On aurait aimé des termes moins antinomiques.
2. Le service historique de l'armée de l'Air, créé en 1934 (les services historiques de l'Armée et de la Marine existaient antérieurement) aurait certainement pu accueillir les archives en question, et rien n'indique d'ailleurs que des versements n'avaient pas eu lieu. Mais l'archivage, aujourd'hui comme hier, n'a rien de systématique et n'est souvent envisagé - sinon entrepris - que lorsqu'apparaît la pénurie de locaux.

Sommaire

Entre Loire et Allier

De 1940 à 1943, les services centraux du secrétariat d'Etat à l'Aviation sont dispersés dans les départements de l'Allier, de la Loire, de l'Indre-et-Loire et du Puy-de-Dôme, avec toujours un échelon parisien, logé rue Saint-Didier. A partir de 1943, les Transports aériens se réorganisent sous l'égide du Comité français de la Libération nationale ; en 1944, les services de l'aviation de Vichy et ceux du commissariat à l'Air né à Alger se retrouvent à Paris pour former en septembre le troisième ministère de l'Air.

Le maréchal Pétain, chef de l'Etat et Pierre Laval, vice-président du Conseil et secrétaire d'État aux Affaires étrangères logent à l'hôtel du Parc. Le défunt ministère de l'Air, rebaptisé secrétariat d'Etat à l'Aviation le 12 juillet est installé dans l'ancien hôtel Ruhl rebaptisé de façon prémonitoire hôtel Radio en 1937[1].

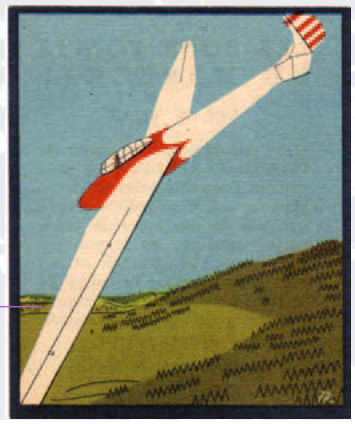
A Vichy, l'hôtel Radio héberge le secrétariat d'Etat à l'Aviation, dirigé par le général Pujo jusqu'au 6 septembre puis par le général Bergeret jusqu'au 19 avril 1942.

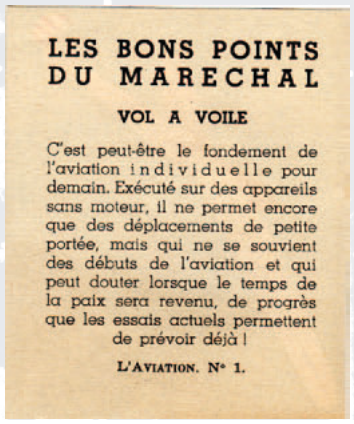
Pour ce qui concerne les services civils de l'Aviation, sont également logés à l'hôtel Radio la direction des Transports aériens, avec Jean Orthlieb ; elle devient la direction de l'Aéronautique civile en octobre, dirigée par le général Jean d'Harcourt à partir du 12 décembre. La direction de l'Aéronautique civile a sous son autorité :

- le service des Télécommunications et de la Signalisation, installé le 15 février au 25, boulevard Gergovia à Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme) et dirigé par Henri Paszkiewicz ;
- l'établissement métropolitain de la Navigation aérienne, dirigé depuis octobre 1939 par Marcel Girardot, installé à Saint-Alban-les-Eaux (Loire) après avoir transité par Chargé et Mosnes (Indre-et-Loire)[2]. Il devient le service des Ports aériens (SPAé) le 1er août 1941 ; Ange Renvoisé, venant du STS, remplace Girardot[3] le 1er octobre. Le SPAé s'installe à Roanne (Loire), puis à Bourbon l'Archambault (Allier) en septembre 1942 ;
- l'Office national météorologique, dirigé par Philippe Wehrlé et dont les personnels et les bureaux occupent successivement à

1. Selon Thierry Wirth et Patrick Raso, pour conserver les mêmes initiales et éviter ainsi de changer l'argenterie. *Vichy d'hier à aujourd'hui*, Les Trois Roses, août 2010.
2. D'après Jean Hubert, l'EMNAé serait passé par les Landes puis l'Aude avant de rejoindre la Loire (*Chronique de la navigation aérienne*, ENAC, 1987).
3. M. Girardot rejoint en octobre 1941 l'échelon parisien de la DAC. M. Renvoisé avait déjà dirigé l'EMNAé de 1934 à 1939.

Sommaire





Les mentions figurant au verso de ce *bon point* sont révélatrices des espoirs que les services de l'Aviation de Vichy mettaient dans le développement du vol à voile.

Vichy l'hôtel Montbrun, la Roseraie, rue de l'Ile-de-France, le pavillon Sainte-Cécile, boulevard du Sichon et l'hôtel Sanouva, 11, rue de la Laure.

Le service de l'Infrastructure

L'hôtel Radio héberge aussi le service de l'Infrastructure qui a remplacé la direction des Travaux et Installations ; dirigé par René Lemaire, il constitue un service distinct de la DAC. Le service dispose depuis octobre 1940 d'un atelier-magasin à Varennes-sur Allier (avec des annexes à Hussein-Dey et Casablanca) qui devient établissement technique de l'Infrastructure le 1er avril 1942 par adjonction du bureau d'études de Clermont-Ferrand et de la section travaux de Bellerive-sur Allier. Mais, compte tenu des difficultés de logement à Varennes, les services réunis conservent leurs implantations anciennes.

Le dossier 3 D 501 contient de nombreuses correspondances signées de René Lemaire, chef du service de l'Infrastructure :

- un rapport au secrétaire d'Etat en date du 28 juin 1941 pour accélérer la procédure d'acquisition des immeubles ;
- une note du 12 août au cabinet civil du secrétaire d'Etat demandant que les travaux de balisage, dévolues au nouveau STS lors de son rattachement à la DAC, soient désormais confiés au service de l'Infrastructure, chargé des installations électriques sur les bases aériennes, et ce afin d'assurer sur une même base la cohérence des installations, le STS pouvant conserver l'installation des phares aéronautiques, situés en dehors des aérodromes et relevant plus directement de la sécurité aérienne[1] ;
- une note relative au transfert rue Saint-Esprit, à Clermont-Ferrand, de la popote du SEA, organisée début juillet 1940 à l'école Fénelon et installée ensuite boulevard Gergovia ;
- une note au cabinet civil du 21 mai 1942, relative à un conflit d'attributions entre la DAC et le service de l'Infrastructure quant aux autorisations à délivrer aux Sports aériens : l'Infrastructure est responsable au point de vue technique et domanial du domaine aéronautique, la DAC de son utilisation aéronautique ;
- une note du 30 janvier 1943 réorganisant la direction de l'Infrastructure[2], répartie entre un échelon de Vichy et un échelon de Paris.

Réorganisations

Le 19 juillet 1940, le général Pujo fait savoir à ses services qu'il souhaite que transmissions, télécommunications, navigation et balisage soient désormais coordonnés par un seul service : ce sera le cas avec la création du STS en janvier 1941.

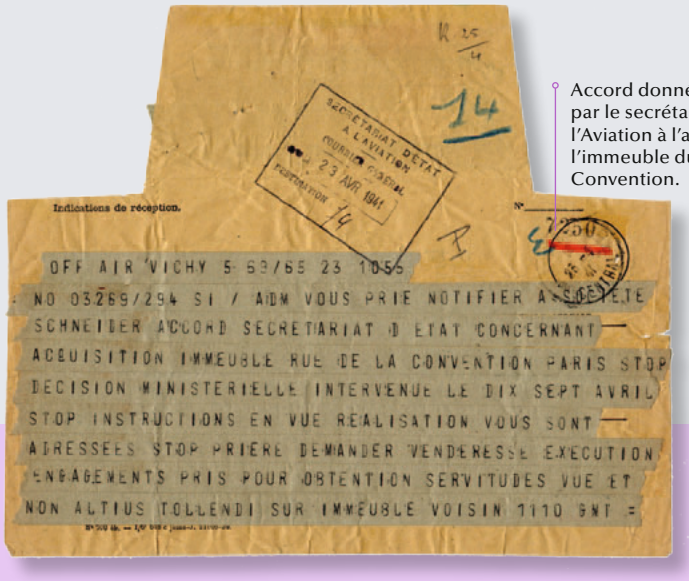
Dans une note adressée le 26 janvier 1942 au cabinet civil, le général d'Harcourt, directeur de l'Aéronautique civile, préconise la création d'une section chargée des instructions aéronautiques, documents d'intérêt général qui ne peuvent être laissés aux soins de compagnies privées, mais doivent être tenus à jour par des *« organismes centralisateurs spécialisés »*, corrigés par des éditions périodiques et des avis aux navigateurs rapidement diffusés dans les cas d'urgence. La section pourrait être rattachée au service hydrographique de la Marine.

Le chef du cabinet militaire approuve la proposition le 6 février 1942, mais en préconisant son rattachement au service des Ports aériens. Ce sera la solution adoptée : la section des Instructions aéronautiques est créée le 15 juillet 1942 au sein du service des Ports aériens, avec dans l'immédiat pour effectif son seul chef, le lieutenant-colonel Max Dévé.

Par décision du général Jannekeyn du 2 juin 1942 est créé à la direction de l'Aéronautique civile, un bureau de la Jeunesse aérienne comprenant une section formation générale de la jeunesse aérienne, une section jeunesse et montagne et une section placement de la jeunesse aérienne. Par formation générale, il faut entendre *« formation physique, morale, civique, intellectuelle, éventuellement culturelle et politique »*. La formation technique est prévue dans les établissements de la direction Technique et Industrielle et dans l'industrie aéronautique. La DAC organise les

1. Le 20 septembre 1941, l'ingénieur en chef Ziegler, du cabinet civil, faisait savoir à la DAC qu'il y était favorable, le matériel de balisage pouvant toutefois continuer à relever du STS.
2. Le service de l'Infrastructure est transformé en direction, tout comme le service central du personnel civil, de la comptabilité et du contentieux, par une loi du 13 juin 1942.

Sommaire


Indications de réception.

OFF AIR VICHY 5 69/65 23 1056
NO 03269/294 SI / ADM VOUS PRIE NOTIFIER A SOCIETE
SCHNEIDER ACCORD SECRETARIAT D ETAT CONCERNANT
ACQUISITION IMMEUBLE RUE DE LA CONVENTION PARIS STOP
DECISION MINISTERIELLE INTERVENUE LE DIX SEPT AVRIL
STOP INSTRUCTIONS EN VUE REALISATION VOUS SONT
ADRESSEES STOP PRIERE DEMANDER VENDERESSE EXECUTION
ENGAGEMENTS PRIS POUR OBTENTION SERVITUDES VUE ET
NON ALTIUS TOLLENDI SUR IMMEUBLE VOISIN 1110 GNT =

Accord donné le 23 avril 1941 par le secrétariat d'Etat à l'Aviation à l'acquisition de l'immeuble du 129, rue de la Convention.

Rue de la Convention, déjà

Manquant de place, le ministère de l'Air (direction des Travaux et Installations) manifeste en 1939 son intention de louer puis d'acquérir auprès de la société Schneider et Cie un immeuble érigé en 1914 au 129, rue de la Convention pour y loger le service des Etudes et de la Signalisation[1] - qui vient d'être transféré du 3e étage du bâtiment des services extérieurs de la cité de l'Air dans des baraques installées sur le site même - ainsi que la chefferie du Génie de Paris-Air.

L'immeuble Schneider comporte un sous-sol, un rez-de-chaussée et quatre étages, pour une surface utile de 4 000 m². Les services de l'Air prennent possession d'une partie de l'immeuble en mars 1940, mais les événements de juin retardent la passation du bail, de telle sorte que le 4 avril 1941, la société Schneider adresse un télégramme au secrétariat d'Etat à l'Aviation en vue de la régularisation de la situation ; ce dernier donne son accord le 23.

Entre-temps, en juin 1940, le secrétariat d'Etat à la Production industrielle et au Travail a été autorisé à occuper provisoirement les locaux. Mais l'occupation se prolonge ; finalement, devant l'insistance du secrétariat d'Etat à l'Aviation, le secrétariat d'Etat à la Production industrielle annonce en mars 1942 la libération des locaux pour le mois de mai et le transfert de ses services au 14, rue Rameau.

L'immeuble de la rue de la Convention est finalement acquis en septembre 1942 par le secrétariat d'Etat à l'Aviation pour la somme de 6 500 000 F.

Mais contrairement à sa déclaration de mars 1942, la Production industrielle ne semble pas avoir libéré les lieux et, lorsqu'en mars 1943 les services techniques et industriels du secrétariat d'État à l'Aviation qui a laissé la place au secrétariat général à la Défense aérienne sont rattachés à la Production industrielle, l'occupant « provisoire » du 129 devient en quelque sorte occupant légitime…

La dernière pièce du dossier archivé, datée du 2 mars 1951, atteste que le 129 était toujours occupé par la direction Technique et Industrielle de l'Air, relevant du ministère de la Défense (Air), qui demandait instamment au SGACC de bien vouloir faire procéder à l'évacuation de monsieur Havard, installé en février 1944 comme gardien-veilleur du 129 et qui, bien que lesdites fonctions lui aient été retirées en mai de la même année, avait réussi jusque-là à se maintenir dans l'immeuble avec ses cinq enfants.

Sommaire

camps de vacances et veille à ce que les jeunes volontaires appartenant aux professions aériennes effectuent leur service national obligatoire dans les groupements de Jeunesse et Montagne[2] qui constituent désormais un établissement extérieur de la DAC. Par la suite, le 15 mai 1943, sera créé un service de la Jeunesse aérienne rattaché au service central des œuvres sociales de l'Air.

De l'aviation à la production industrielle

Le 26 mars 1943, le secrétariat d'Etat à l'Aviation laisse la place au secrétariat général à la Défense aérienne. Le 1er avril, le centre administratif parisien du secrétariat d'Etat à l'Aviation, 35, rue Saint-Didier, devient l'organe liquidateur des services de l'Air en zone occupée. Le général Gastin, secrétaire d'Etat, qui a succédé le 4 avril au général Jannekeyn, saisit dès le 7 le ministre, secrétaire d'Etat à la Production industrielle et aux Communications, Jean Bichelonne, qui a hérité de la direction Technique et Industrielle du défunt SEA, de diverses questions matérielles et notamment de la libération demandée à son profit du 129, rue de la Convention[3]. Cette note du 7 avril apporte un certain nombre de précisions sur les évolutions des implantations début 1943.

« Au début de 1943, le secrétaire d'Etat à l'Aviation décida de regrouper, en cours d'année, les services extérieurs de son département dans l'immeuble de la rue de la Convention tandis que les services de l'administration centrale s'installeraient progressivement 35, rue Saint-Didier. Le 17 mars 1943, le chef du Gouvernement demanda au secrétaire d'Etat à l'Aviation d'évacuer l'hôtel du Parc à Bourbon l'Archambault occupé depuis septembre 1942 par le service des Ports aériens. Le secrétaire d'Etat à l'Aviation […] *donna le 20 mars l'ordre au service des Ports aériens de s'installer à Paris dans l'immeuble de la rue de la Convention. »*

1. Fusionné avec le service des Transmissions, il donnera naissance le 27 janvier 1941 au service des Télécommunications et de la Signalisation.
2. Organisation créée en août 1940, après la défaite, par l'armée de l'Air afin de donner une formation à la jeunesse, notamment aux jeunes qui auraient voulu devenir aviateurs.
3. Implantation à ne pas confondre avec celle, voisine, du 135, où le SGACC entreprendra fin 1946 la construction de locaux « semi-provisoires », achevés en mars 1948.

Tableau 1 - Répartition budgétaire par services des personnels civils du secrétariat d'Etat à l'Aviation en 1941

Service	Effectif total dont, pour les catégories supérieures à 40 unités
Administration centrale	**349** 80 auxiliaires de bureau et téléphonistes 76 commis d'ordre et de comptabilité 48 rédacteurs 44 sténodactylographes
Corps de contrôle	**23**
Corps techniques de l'aéronautique	**491** 271 ingénieurs 220 agents techniques
Services et établissements extérieurs de la direction technique et industrielle	**1352** 460 ouvriers professionnels 210 ouvriers non professionnels 180 sténodactylographes et dactylographes 130 employés de bureau 124 agents réceptionnistes 72 agents à salaire industriel
Services et établissements extérieurs de la direction de l'aéronautique civile	**1753** 571 météorologistes et aides météorologistes 450 opérateurs radioélectriciens 124 gardiens de phare 104 chefs de poste radioélectriciens 95 ouvriers professionnels 77 ouvriers non professionnels 65 surveillants, gardiens d'aérodromes et auxiliaires
Services extérieurs du service de l'infrastructure	**167** 85 ouvriers
Services extérieurs du service central du personnel civil, du contentieux et de la comptabilité générale	**107** 90 assistantes sociales
Personnels civils des services extérieurs de l'armée de l'Air	**6081** 3655 ouvriers 1000 apprentis mécaniciens
Total	**10323**

Le général Gastin précise alors que cette installation n'a eu lieu que dans quatre pièces ; il demande à son collègue de la Production industrielle non seulement d'attribuer avant le 20 avril dix pièces supplémentaires au SPAé, mais également d'envisager la libération complète de l'immeuble dans les mois qui viennent pour loger les autres services extérieurs du SGDA : cette proposition ne recevra pas de suite favorable.

Le 10 avril 1943, le directeur du personnel civil, de la comptabilité et du contentieux, indiquant au cabinet que le transfert de la DTI à la Production industrielle concerne 351 fonctionnaires et 4 029 non fonctionnaires (collaborateurs, auxiliaires et ouvriers), souhaite savoir si les personnels peuvent être simplement mis à disposition puis détachés, *« d'où la certitude, lorsque le rattachement cessera, de retrouver intact le bloc dont elle se sera provisoirement dessaisie.»*

Le 15 avril, c'est cette fois le directeur de l'Infrastructure qui informe le cabinet des interactions entre la direction Technique et Industrielle et celle de l'Infrastructure et imagine deux solutions pour l'avenir : ou la DTI disposera à la Production industrielle de son propre service infra, ou la direction de l'Infrastructure continuera de jouer pour elle, comme par le passé, le rôle de service constructeur. Un compromis n'est pas souhaitable. Et René Lemaire de plaider la deuxième solution, évoquant comme son collègue du personnel le 10 avril un retour possible de la DTI à l'aviation, qui *« permettrait la reconstitution ultérieure facile d'un ministère de l'Air »*. Cette note du 15 avril 1943 est la dernière signée de René Lemaire présente au dossier 3 D 501. Mais il participe à la conférence interministérielle sur les questions soulevées par le transfert qui se tient le lendemain.

Aux termes du procès-verbal de cette réunion, la solution retenue pour les personnels est l'intégration (et non le détachement) à la Production industrielle ; la direction de l'Infrastructure du SGDA restera service constructeur ; le 129 rue de la Convention sera cédé à la Production industrielle, les éléments présents du service des Télécommunications pouvant y être maintenus provisoirement ; le service des œuvres sociales de l'Air du SGDA conserve ses attributions vis-à-vis du personnel de la direction transférée *« dans le but de maintenir l'unité de la famille aérienne »*.

La direction Technique et Industrielle, rattachée désormais à la Production industrielle, prend le nom de direction des Industries de l'Aéronautique. Elle a son siège au 129 rue de la Convention et dispose d'un échelon à Vichy, à l'hôtel Carlton.

Les effectifs au temps de l'Etat français

Le dossier 3 D 501 contient quelques informations détaillées, bien que ponctuelles, sur l'évolution des effectifs entre 1940 et 1944. On y trouve tout d'abord une liste nominative des personnels de l'administration centrale de la direction de l'Aéronautique civile datée du 16 décembre 1940 : ils étaient au nombre de 37. Plus conséquent, un état du bureau du budget du secrétariat d'Etat à l'Aviation donne la répartition par chapitre de l'ensemble de ses personnels civils pour l'exercice 1941 (tableau 1).

Le dossier renferme également une liste, malheureusement non datée, des lieux de stationnement du personnel civil du secrétariat d'Etat à l'Aviation en métropole et outre-mer. L'effectif total, qui

Sommaire

Tableau 2 - Principaux lieux d'affectation du personnel civil du secrétariat d'Etat à l'Aviation

Lieux	Effectif total	dont
Toulouse	1189	900 auxiliaires et ouvriers
Alger	878	831 auxiliaires et ouvriers
Bordeaux	737	700 auxiliaires et ouvriers
Clermont-Ferrand	729	550 auxiliaires et ouvriers
Paris	467	150 auxiliaires et ouvriers
Marignane	466	300 auxiliaires et ouvriers
Limoges	443	400 auxiliaires et ouvriers
Casablanca	440	384 auxiliaires et ouvriers
Vichy	365	130 auxiliaires et ouvriers

Tableau 3 - Personnels techniques de l'Aviation civile et de la Météorologie

Type d'emploi / années	1939	1946	1947
Commandants d'aérodrome	49	168	273
Contrôle de la circulation aérienne	0	385	825
Communications radio	458	1803	2475
Service météo	491	1689	2243
Totaux	**998**	**4045**	**5816**

se monte à 7217, est constitué de 643 personnels assimilés à des officiers, 1 585 assimilés à des sous-officiers et 4 989 auxiliaires et ouvriers. Les centres dotés des effectifs les plus conséquents sont Toulouse, Alger, Bordeaux et Clermont-Ferrand (tableau 2).

Par ailleurs, un fascicule intitulé *L'essor de l'aviation civile,* édité par le secrétariat d'Etat à l'Information au 4e trimestre 1946, donne les chiffres en 1939, 1946 et 1947 des personnels techniques de l'Aviation civile et de la Météorologie (tableau 3).

D'autres sources donnent quelques contrôleurs présents en 1939 ; mais il s'agit alors du contrôle des documents de bord et des manifestes avion et non du contrôle de la circulation aérienne. Les transmissions (les radios) s'étaient développées plus tôt, avec 228 opérateurs dès 1928[1]. Quant à la météo, plus ancienne que l'aviation, on note (tableau 3) qu'elle disposait après la guerre d'effectifs comparables à ceux des radios.

Les éléments du tableau 3 permettent ainsi de constater qu'entre 1939 et 1946, les effectifs avaient été multipliés par quatre. L'apparition du nouveau métier de contrôleur explique en partie les choses, mais les autres métiers sont également concernés. L'absence de données chiffrées entre 1939 et 1946 ne permet pas de faire la part, dans cette augmentation des effectifs, des recrutements intensifs de l'immédiat après-guerre et de ceux intervenus pendant l'Occupation. Le secteur de l'aviation, comme beaucoup d'autres, avait-il connu entre 1940 et 1944 une forte progression, confirmant l'opinion que le régime de Vichy, après avoir exprimé sa volonté de diminuer le nombre de fonctionnaires, fit l'inverse ?

Jean Hubert (*op.cit.*) apporte une réponse : en 1944, l'effectif des commandants d'aérodrome n'était que de 44, tous grades confondus et celui des radioélectriciens de 550 environ, chefs de poste, radios et auxiliaires. Il semblerait donc que la croissance des effectifs constatée soit essentiellement intervenue à la fin de l'Occupation, ce que confirme Vital Ferry.

Radios et météos

Dans *L'armée de l'Air des années noires (op. cit.)*, Claude d'Abzac-Epezy aborde le cas des radios de l'aviation civile et des météos, nécessairement impliqués et dont les professions furent particulièrement surveillées.

« Dès le 1er juillet 1940, les Allemands ont défini les modalités de la collaboration avec les services de météo et les réseaux de guet aérien français et ont exigé que « toutes les observations du territoire non occupé, des colonies et des autres possessions françaises soient adressées directement par fil ou par radio à la centrale allemande de Lyon. »

S'agissant de la période de l'occupation totale, l'auteur précise que le projet de nouvelle armée française mis au point par la *Luftwaffe* en février 1943, destinée à la défense aérienne du territoire et qui doit être sous commandement allemand doit comprendre, outre la DCA, un service de guet et un service d'alerte et de défense passive, *« un service de sécurité en vol (SEV) qui reprend le personnel civil du service de la télécommunication et de la signalisation (STS). Ce service de 700 techniciens travaillait déjà au profit de l'aviation civile allemande avant novembre 1942 ; un service météorologique qui regroupe 435 spécialistes dont une partie déjà travaillait au profit des Allemands à Paris. »*

Et, soulignant la position délicate des techniciens civils durant toute la période de l'Occupation :

« Outre ses unités militaires, le SGDA contrôle huit services civils qui rassemblent au total l'équivalent civil de 396 officiers, sous-officiers et 778 soldats. Deux d'entre eux, la sécurité et la météo, sont particulièrement contrôlés par les Allemands : après 1942, ils poursuivent sous la contrainte une collaboration logistique mise en place dès l'armistice. Cependant, la méfiance des occupants est grande face à ces techniciens qui pourraient disposer de renseignements de premier ordre à transmettre aux Alliés. A l'office météorologique, le personnel français ne peut plus faire de prévisions et se borne à enregistrer les observations. Comme l'indique une note de février 1943 : "Il paraît assez net que les autorités occupantes cherchent, d'une part à utiliser le personnel

1. Rémy Tranchant, *Petite histoire des commandants d'aérodrome*, monographie non publiée, 1986.

Marcel Girardot (1893-1961)

Pilote 1914-1918 (Croix de guerre), commandant d'aérodrome à Bayonne (1920), Ajaccio (1922), Marignane (1924) et au Bourget (1930-1935). Nommé commandant de port aérien en 1938 et chef de l'établissement du matériel de la Navigation aérienne en octobre 1939. Premier chef du service des Ports aériens en 1941. Chef du détachement de l'Aéronautique civile à Paris fin 1941. A nouveau chef du service des Ports aériens mais à Paris, en août 1944, puis chef de division à la direction des Transports aériens fin 1944. Premier directeur de la Navigation aérienne du SGACC en 1946. Président de la section de la Sécurité Aérienne à l'inspection générale de 1949 à 1958.

français pour économiser le leur, d'autre part, ils veulent prendre les mesures nécessaires pour qu'aucun Français, s'il est compétent, ne dispose d'un ensemble important de renseignements météorologiques." *Quant au service de la sécurité en vol (SEV), il rassemble 609 personnes, dont 386 spécialistes radioélectriciens chargés de l'écoute radio des communications aériennes. Cette spécialité est particulièrement recherchée par les Alliés et un certain nombre de radios rejoignent ainsi 1es réseaux anglais, souvent avec la complicité des autorités du SGDA*[1]*. Les autorités allemandes réagissent en réclamant que la totalité des techniciens soit affectée en Allemagne. Dans la réalité, seuls 72 départs ont lieu. Ces spécialistes sont donc envoyés autoritairement sur les terrains d'aviation du Reich, tout en restant fonctionnaires français payés par le SGDA. »*

Le tribut du STS

En avril 1942, la commission allemande d'armistice (Von Reichenbach) demande des précisions immédiates sur le magasin du service des Télécommunications et de la Signalisation. Le service a dans ses attributions le ravitaillement en matériel de transmission de l'Aéronautique civile, de l'armée de l'Air et de l'Aéronautique navale : pour les deux dernières catégories, soumises au contrôle allemand, le magasin général est appelé magasin annexe. C'est ce que la délégation française explique à la commission ; en réponse, cette dernière souhaite que désormais, les appellations soient mieux respectées et suggère une séparation des deux dépôts.

Le 22 janvier 1943, Henri Paszkiewicz, directeur du STS, informe le directeur de l'Aéronautique civile que deux officiers allemands et une dizaine d'hommes se sont présentés le 20 janvier à ses bureaux de Clermont-Ferrand afin d'examiner dans le garage *« une voiture radioélectrique qui y aurait été soi-disant entreposée récemment »*. Le directeur confirme qu'aucune voiture ne s'y trouvait et ajoute *« qu'aucun matériel n'a été prélevé et la visite n'a d'ailleurs pas présenté l'allure d'une perquisition. »*

Les visites suivantes seront malheureusement moins anodines. Ainsi, le 4 juillet 1944, la police allemande cerne les locaux du STS, procède à 38 arrestations et conduit les personnels à la prison de Clermont-Ferrand où sont déjà présents leurs collègues arrêtés les jours précédents. Beaucoup sont membres du groupe de résistance STN-Air, rattaché au réseau Action PTT. Des radios sont simultanément arrêtés dans d'autres stations du STS de l'ancienne zone libre, comme à Lyon-Bron le 17 juillet 1944[2]. Suit la déportation dans les camps allemands. Les personnels du STS arrêtés étaient pour la plupart des radios, opérateurs ou chefs de circonscription aéronautique, mais l'on trouve parmi eux quelques ingénieurs, dont Pierre Laloy, adjoint au chef du STS, ainsi que des commandants d'aérodrome. La grande majorité d'entre eux ne reviendra pas.

Le ministère de l'Air à Paris, de l'armistice à la Libération

Dans la note adressée le 7 avril 1943 à Jean Bichelonne, ministre, secrétaire d'Etat à la Production industrielle et aux Communications, au sujet de la libération des locaux du 129, rue de la Convention, le général Gastin, secrétaire général à la Défense aérienne, rappelle les conditions d'hébergement des services à Paris.

« Lorsque après l'armistice des représentants du secrétariat d'Etat à l'Aviation rentrèrent à Paris, ils constatèrent que les immeubles du boulevard Victor et d'Issy-les-Moulineaux étaient occupés par les autorités allemandes. L'échelon parisien (administration centrale et services extérieurs) du secrétariat d'Etat à l'Aviation s'installa, en conséquence 35, rue Saint-Didier ; par la suite, l'immeuble situé 129, rue de la Convention fut occupé par les services extérieurs de la direction Technique et Industrielle, ainsi que par l'organisme de liquidation de cette direction en zone occupée. Au début de 1943, le secrétaire d'Etat à l'Aviation décida de regrouper, en cours d'année, les services extérieurs

1. Dans sa déposition du 25 juillet 1947, Paul Bernard, membre du réseau Alliance, déclare que le service des Transmissions du SGDA procura au réseau les opérateurs radio dont il avait besoin.
2. Paul Mathevet, *Société lyonnaise d'histoire de l'aviation et de documentation aéronautique, 50 ans d'aviation commerciale sur l'aéroport de Lyon-Bron*, Editions lyonnaises d'art et d'histoire, 2006.

Sommaire

Ange Renvoisé (1890-1968)

Pilote 1914-1918 (croix de guerre), commandant d'aérodrome au Bourget en 1920, directeur de l'établissement régional de la Navigation aérienne de Paris en 1930, puis de l'établissement métropolitain en 1934. Affecté au service des Transmissions et de la Signalisation. Chef du service des Ports aériens à Roanne en octobre 1941, puis à nouveau à Paris en décembre 1944. Affecté à l'inspection générale, section de la Sécurité aérienne en 1950.

de son département dans l'immeuble de la rue de la Convention tandis que les services de l'administration centrale s'installeraient, progressivement, 35, rue Saint-Didier. »

Par ailleurs, un centre médical du secrétariat d'Etat à l'Aviation est installé à partir du 1er juillet 1942 en location aux 21 et 23 rue Erlanger (Paris 16e). Il s'agit d'un hôtel particulier de 190 m² entouré d'un jardin planté d'arbres et clos de murs, le tout d'une superficie totale de 1 383 m². Bien que simple locataire, le SEA a effectué des travaux importants pour l'installation du centre médical, *« créé non seulement pour le personnel des services mais aussi pour les membres de leurs familles »*[1]. Une lettre de l'échelon de Paris en date du 9 novembre 1943, signée René Lemaire et adressée au directeur du service de santé de l'Air en zone sud (Vichy), fait état d'une intention d'expropriation - faute d'accord sur le montant pour une acquisition à l'amiable - sous réserve de l'accord de la commission de contrôle des opérations immobilières (CCOI). Mais cette dernière donnera le 17 novembre un avis défavorable, estimant que le bail en cours était plus avantageux. Après-guerre, les lieux sont occupés par le centre d'examen médical du personnel navigant du secrétariat d'Etat aux Forces armées (Air). La location vient à expiration le 1er juillet 1951 et, le propriétaire en refusant le renouvellement, l'expropriation est à nouveau envisagée. Le 29 juin, la CCOI émet un avis favorable au maintien dans les lieux du Centre d'expertises médicales du personnel navigant (CEMPN) pour une durée d'un an ; en août 1952, le CEMPN est toujours dans les lieux et le propriétaire saisit la Justice en vue de l'évacuation de l'immeuble. Un référé du 18 juillet 1952 octroie jusqu'au 1er janvier 1954 *« d'exceptionnels délais de grâce pour quitter les locaux rue Erlanger »*. Le dossier d'archives ne révèle pas la suite de l'affaire.

Le 19 août 1944, le secrétaire général à la Défense aérienne informe le commissaire général aux Sports qu'il souhaite récupérer les locaux de l'hôtel particulier sis 15, rue Mesnil (Paris 16e) loué à la Société des Immeubles de Paris à compter du 1er janvier 1944, dont il avait autorisé l'occupation provisoire par le service des Sports aériens un mois auparavant, le 9 juillet. En juillet 1945, le 15 de la rue Mesnil abrite le dépôt du personnel de la 2e région aérienne et le service d'examen médical du centre d'engagement de l'armée de l'Air.

A partir d'août 1944, les services techniques de l'Aviation civile rejoignent Paris. Le service des Télécommunications et de la Signalisation revient de Clermont-Ferrand pour s'installer au 17, avenue Théophile Gautier (16e). Il est sous la direction de Henri Portier, qui sera remplacé le 1er octobre 1946 par Joseph Grenier, futur chef du nouveau SNA. Le service des Ports aériens - dont fait partie la section des Instructions aéronautiques -, de retour de Bourbon-l'Archambault, emménage au 82, rue des Pyrénées. Marcel Girardot est nommé à sa tête par le général Valin le 28 août, et rejoint la direction des Transports aériens le 12 décembre, laissant les Ports aériens à Ange Renvoisé.

Une mémoire perdue

Les périodes de la guerre, de l'occupation allemande et de la libération du territoire posent pour l'histoire de l'Aviation civile, comme pour celle d'autres services, des difficultés particulières[2], tenant aux lacunes et la dispersion des archives, à l'autocensure des acteurs, presque tous disparus aujourd'hui et, parfois, au silence des curriculum vitae.

Les replis successifs et la désorganisation des services de l'Etat en 1939 et 1940 ont pour corollaire, sinon l'absence de production d'archives, du moins la disparition de la plupart de celles constituées.

Par ailleurs, aucun des 153 numéros du *Bulletin* puis de la *Revue du SGAC* parus entre 1946 et 1975 n'aborde véritablement l'héritage, ni celui du ministère de l'Air, ni celui des secrétariats de Vichy, ni celui du commissariat à l'Air d'Alger. Pourtant, les articles à caractère historique ne manquent pas ; mais ils ont pour

1. Note du secrétariat général à la Défense aérienne, direction de l'Infrastructure, échelon de Paris, du 17 février 1944.
2. Relevées par Madeline Astorkia à l'occasion de l'inventaire effectué pour le service historique de l'armée de l'Air (*op.cit.*). Malgré ces réserves, les archives du SHAA, et en particulier le fonds 3 D, aujourd'hui d'accès libre, mériteraient une exploration plus poussée que celle autorisée par le présent ouvrage, de manière à retracer de façon plus fine l'histoire de l'Aviation civile au sein des secrétariats de Vichy, à l'instar du travail remarquable effectué par Claude d'Abzac-Epezy pour ce qui concerne l'armée de l'Air.

Sommaire

A
NOS
MORTS
*
SERVICE DE TÉLÉCOMMUNICATION DE LA SIGNALISATION
SECRÉTARIAT GÉNÉRAL À L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

René Chocat, né en 1917, radioélectricien, arrêté à Clermont-Ferrand le 5 juillet 1944, décédé au camp de Neuengamme.

Pierre Laloy, né en 1902, ingénieur de l'aéronautique, adjoint au chef du STS, arrêté à Clermont-Ferrand le 4 juillet 1944, décédé en Allemagne.

thèmes les gloires de l'aviation ou les avions d'avant-guerre, sujets plus consensuels et aussi plus simples que l'histoire des services qui furent chargés de l'aviation civile de 1919 à 1945.

On trouve tout de même dans la revue professionnelle quelques articles abordant de façon incidente l'époque de Vichy. En 1947, le SGACC publie tout d'abord un livret intitulé *A nos morts* constitué de courtes notices biographiques accompagnées de photos des agents du STS morts pour la France.

Dans le *Bulletin du SGACC* n° 98 de novembre 1958, Marcel Coffinier, adjoint au directeur de l'administration générale, rendant hommage à François Théveniau, chef du service des travaux immobiliers aéronautiques de la région parisienne, récemment disparu, évoque par la même occasion son propre parcours en 1944 ainsi que ceux de René Lemaire et Henri Mazen.

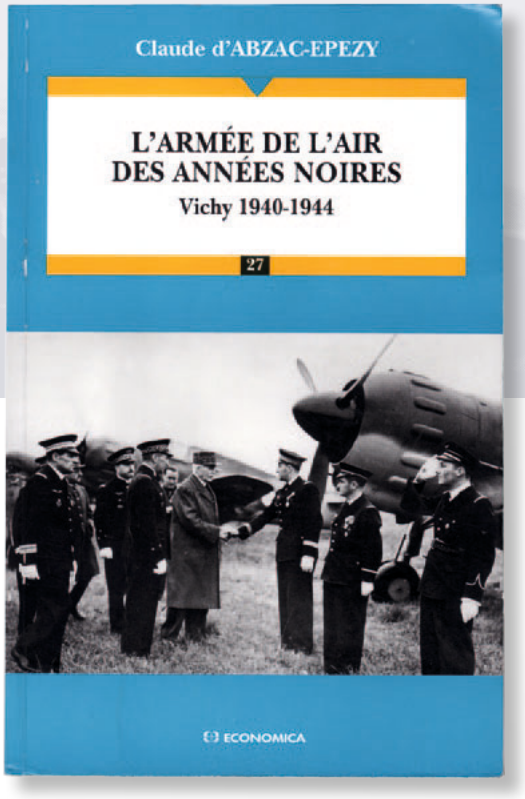
« C'était en 1942 que je connus François Théveniau - j'étais alors chef par intérim de la délégation de Paris de la direction de l'Infrastructure installée dans l'immeuble du 35 de la rue Saint-Didier. L'aviation française, malgré ses mutilations, disposait encore en zone occupée d'un important matériel, notamment d'infrastructure. Camoufler, soustraire à l'occupant ce précieux capital, c'était ce à quoi, sous l'impulsion de son chef, M. Lemaire, s'employait la direction de l'Infrastructure. François Théveniau s'y ingéniait par tous les moyens. Ce jeu dangereux dura près de deux ans ; nous en connaissions les risques. Et c'est ainsi que par une matinée ensoleillée de mai 1944, la Gestapo, après avoir cerné l'immeuble de la rue Saint-Didier, nous arrêta. Nous n'étions pas les premiers ; M. Lemaire et M. Mazen subissaient depuis plusieurs mois une dure captivité, qu'allait bientôt partager M. Delahaye chargé des fonctions de directeur par intérim. Interrogatoires interminables, rue des Saussaies et avenue Foch, transfert à la prison de Fresnes. Quarante jours de cellule où nous connûmes toutes les vexations et toutes les déchéances. La vie à Fresnes a été maintes fois racontée, je n'y insisterai pas. Il faut avoir perdu la liberté pour en mesurer tout le prix. François Théveniau supporta avec un magnifique courage cette sinistre épreuve. Que de fois nos pensées, bien que nous fussions séparés, allaient l'un vers l'autre... Le désarroi, la panique de nos geôliers à l'approche des armées alliées nous valurent la liberté... et le salut. Mais François Théveniau attendait sa revanche. Un mois après, la Libération la lui apportait. Je le vois encore, portant le brassard de FFI, devant les grilles du ministère de l'Air, au boulevard Victor, encore occupé par les sentinelles allemandes. Il tenait à pénétrer l'un des premiers dans cette maison qui était la sienne et qu'il aimait tant. Téméraire entreprise qu'une rafale de mitraillette eût vite réduite à néant ! Il était là, qui attendait, patient, confiant, comme s'il guettait une proie. Et c'est ainsi qu'il eut l'insigne joie - je la lisais sur son visage à ce moment précis - d'être le premier à reprendre ce qu'il appelait son bien. Ah ! combien il fut fier de faire les honneurs de la maison à l'Armée qui arrivait ! Puissent ces deux événements témoigner bien simplement le patriotisme ardent et pur qui animait François Théveniau. »

Bien plus tard, dans un article écrit en 1970 à propos de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, René Lemaire, alors chef de l'inspection générale, évoque sa propre incarcération en 1944 à Moulins.

« En 1942, la chambre de commerce de Bâle, soucieuse de ne pas être en retard dans la compétition mondiale, envisagea de renoncer à l'emplacement de Allschwill-Bourgfelden, et de construire l'aérodrome uniquement sur territoire suisse, à l'est de la ville de Bâle, en défrichant la forêt de la Hardt. Un expert français fut demandé. Et, comme en 1937, je fus désigné. L'occupation totale de la France en novembre 1942 m'empêcha de partir. Le projet n'eut pas d'autre suite.

En mai 1945, l'affaire fut reprise, et dans des conditions assez curieuses. A l'occasion d'une longue incarcération dans la prison allemande de Moulins, j'avais fait connaissance d'un ancien officier français, le colonel Grange, alors chef de l'Armée secrète dans l'Allier, et arrêté par la Gestapo au début de 1944. Nous partagions la même cellule. Nous nous liâmes d'amitié. J'appris qu'il avait des relations d'affaires avec la société suisse Danzas, transitaire international à Bâle. Je lui racontai les péripéties de l'Aéroport de Bâle. Après la Libération, M. Grange reprit ses relations d'affaires avec la société Danzas. Moi-même, je revins au ministère de l'Air. Nous restions en relations amicales. »

Sommaire



René Lemaire précise par ailleurs dans son curriculum vitae, qu'il fut une première fois arrêté comme espion par la Gestapo à Mont-de-Marsan en juin 1942, avant de l'être à nouveau à Vichy le 30 décembre 1943, avec incarcération à Vichy, Moulins et Fresnes, puis évasion lors de l'évacuation de la prison en 1945. Entre les deux arrestations, il avait donc pu reprendre son poste de directeur de l'Infrastructure à Vichy, puisque sa présence y est attestée par des documents officiels jusqu'au 16 avril 1943, puis rejoindre l'échelon parisien où il était déjà présent en novembre 1943.

Ces quelques éléments, factuels, semblent avoir été les seuls produits par des responsables de l'administration centrale de l'Aviation civile à Vichy. Pas de récit véritable, d'analyse rétrospective qui permette d'imaginer la vie à l'hôtel Radio et d'éclairer l'activité quotidienne et les difficultés auxquelles furent confrontés ceux qui avaient suivi leur Administration dans la capitale de l'Etat français. Ni la direction de l'Aéronautique civile ni la direction de l'Infrastructure du secrétariat d'Etat à l'Aviation n'ont eu leur biographe.

Par ailleurs, les souvenirs livrés par les anciens de l'Aviation civile et de la Météorologie dans les revues associatives évoquent soit l'exode, soit les actes de résistance, soit les méfaits de l'occupant dont eux-mêmes ou d'autres furent victimes ; nulle approche d'ensemble, nulle introspection, nulle analyse critique.

Enfin, les curriculum vitae des hommes qui faisaient partie du ministère de l'Air d'avant-guerre et que l'on retrouve au SGACC sont le plus souvent muets sur l'intervalle, sauf parfois pour évoquer le ralliement à la Résistance ou le départ pour Alger.

La minceur des sources, écrites ou orales, n'a donc permis l'évocation de l'histoire de l'Aviation civile entre 1939 et 1945 que sous forme d'éléments juxtaposés, la prudence devant en outre tempérer la soif légitime de cohérence.

A partir de 1940, servir l'Etat, raison d'être du fonctionnaire, c'est servir l'*Etat français* ; lorsque le vent tourne et que Vichy, déclaré régime de fait, devient rétroactivement illégitime, lui avoir ne serait-ce qu'obéi au quotidien suscite toutes les suspicions et conduit au silence la majorité des acteurs. De peur, en faisant preuve d'honnêteté intellectuelle, de n'être pas compris et d'être hâtivement jugé, l'on préfère se taire.

Si les agents qui ont servi entre 1940 et 1944 ont aujourd'hui presque tous disparu, ceux qui ont été recrutés après-guerre les ont connus, et sont pour certains encore là. Mais ils ne parlent pas, se risquent au mieux à des sous-entendus, parfaitement ésotériques pour qui est né après 1945. La reconstitution des services de l'Etat en 1944 et 1945 eut lieu sur fond de luttes pour le pouvoir et de règlements de comptes, dans une légalité nécessairement tâtonnante ; les recrutements se firent par cooptation et les nominations aux grades ou emplois supérieurs paraissent avoir été fortement teintées d'arbitraire, générant dans les années ultérieures des rancœurs durables.

Et ceux qui, nés dans les années cinquante et recrutés dans les années soixante-dix, témoignent dans les pages qui suivent de leur vie professionnelle ne se souviennent pas avoir entendu leurs aînés évoquer la période de l'Occupation : *« On n'en parlait pas, c'était tabou… »* L'attachement que l'on portait à la maison Aviation civile valait bien le silence.

« A bien des égards, la survie de l'institution
semble passer avant toute chose,
avant même la morale ou l'honneur. »
Claude d'Abzac-Epezy

Sommaire

Vital Ferry

La navigation aérienne et ses personnels de 1939 à 1945

Entré en mars 1946 au service des Ports aériens, Vital Ferry sert à l'hydrobase de Fort-de-France comme contrôleur de la navigation aérienne, puis à Madagascar, en Indochine et en Nouvelle-Calédonie en tant que commandant d'aérodrome. Il traite ensuite des questions de bruit, de péril aviaire et de restitution des boites noires au STNA, puis d'hélicoptères à la DPAC. Il a été également conseiller du directeur général et expert OACI pour les questions de bruit.

En 1939, les personnels concourant à la sécurité aérienne, radios et commandants d'aérodrome, sont mobilisés. Certains rejoignent les unités combattantes, d'autres sont militarisés sur place ou affectés spéciaux. Les transports aériens étant militarisés, les navigants sont affectés à des unités de transport ou de liaison.

Après l'armistice, la situation des personnels diffère selon leur lieu de résidence ou d'affectation. Alsaciens et Mosellans doivent soit rester sur place et prendre la nationalité allemande, soit s'exiler. En zone occupée, les aérodromes sont sous contrôle allemand et les radios sont interdits de trafic : la possession ou l'utilisation d'un émetteur est passible de la peine de mort. Les personnels résidant en zone dite libre sont touchés par les lois d'exception promulguées par le gouvernement de Vichy. Francs-maçons et juifs sont exclus de la Fonction publique. Une direction de l'Aéronautique civile est installée à Vichy : elle est également responsable du service civil de liaisons aériennes qui exploite un réseau limité de liaisons, principalement postales, entre les villes. Un recrutement de personnel des aérodromes est organisé en 1941 et en 1942 pour compenser les pertes de la guerre et renforcer les stations, notamment en Afrique du Nord. Les personnels qui résident dans l'Empire assurent les escales d'Air France maintenues. Le rattachement de l'AEF à la France libre est suivi de la militarisation du personnel, en majorité radio, de ces territoires.

Les radios, à la croisée des chemins

A partir de 1942 l'occupation de l'hexagone est totale. La déportation des juifs et, surtout, le service du travail obligatoire (STO) provoquent un sursaut et décuplent l'activité des réseaux de résistance. Des évasions ont lieu via les Pyrénées. L'amiral Darlan ordonne aux radios encore en fonctions de transmettre aux forces occupantes leurs résultats d'écoute ; en 1943, le général Bridoux, ministre de la Guerre, décide que les stations de gonio doivent relever les émissions des bombardiers alliés pour transmission aux Allemands. Plus tard, des radios accompagneront les unités de DCA française embarquées sur les trains allemands se déplaçant en France.

De plus en plus de radios travaillent pour les réseaux de résistance ; ceux pris à manipuler sont exécutés sur place ou déportés. Une répression aveugle frappe les groupes suspectés de complaisance envers les Anglais : tel est le cas de la station radio de Lyon-Bron et du centre de formation du STS de Clermont-Ferrand. Des agents de la navigation aérienne forment des résistants à l'utilisation des radio balises et des dispositifs lumineux temporaires en vue de l'accueil des atterrissages clandestins et des parachutages. Suspects de résistance, des commandants d'aérodrome sont emprisonnés par les Allemands, sévèrement interrogés et déportés. Certains réussissent à s'évader, d'autres à s'en tirer avec six mois de prison, comme Léon Faye, commandant d'aérodrome, membre du réseau Alliance, arrêté à Alger le 23 mai 1941 avec Georges Loustaunau-Lacau, après avoir donné une conférence dans les locaux de l'état-major du général Weygand sur les possibilités de dissidence de l'aviation.

Désillusions

Faye, sous-chef d'état-major de l'aviation d'Afrique était venu en liaison à Vichy avec un secret espoir. Il était persuadé qu'il allait y trouver un état-major aérien occulte, prêt à jeter le masque au premier tournant de la guerre. En une journée, il est fixé. Ses camarades de l'Air-Vichy pensent comme lui en ce qui concerne l'Allemand. Un aviateur collaborateur, ce serait aussi grotesque qu'une danseuse en plomb, un aigle en chômage. Mais ce louable sentiment ne va pas plus loin. Il y a des étoiles fraîches qui se sont prises au jeu de l'attentisme stérile. Les cartons sont aussi vides de projets que de fond. On considère comme héroïque de passer de temps à autre, sur la pointe des pieds, un renseignement à l'attaché des Etats-Unis. Il y a de quoi pleurer devant la caricature des tableaux d'effectifs et des hangars fantômes. C'est de la dissidence velléitaire et, pour quelques-uns, marquée par le souci de prendre une assurance.

Georges Loustaunau-Lacau, *Mémoires d'un Français rebelle*, Robert Laffont, 1948. Citation de Claude d'Abzac-Epezy (*op. cit.*).

Sommaire

Dans la partie de l'Empire libérée par les débarquements au Maroc et en Algérie le personnel est soit militarisé et affecté aux unités combattantes, soit affecté sur place et maintenu sous les drapeaux.

Une naissance difficile

Après 1944, les personnels du STS et du SPAé et le personnel civil du secrétariat général à la Défense aérienne se retrouvent à Paris avec l'embryon militarisé d'Afrique du Nord et l'organisation mise sur pied par la France libre. La militarisation du personnel prend fin six mois après la fin des hostilités en Europe. Rescapés de la déportation et prisonniers de guerre reprennent peu à peu leurs fonctions.

La fusion entre les différentes entités est loin d'être aisée, d'autant qu'elle s'accompagne d'un intense recrutement de navigants et parachutistes récemment démobilisés, de fonctionnaires des organismes créés par Vichy pour répartir la disette et de résistants impliqués dans les opérations aériennes : les effectifs augmentent considérablement.

Durant les années sombres, beaucoup de progrès ont été accomplis à l'étranger dans l'aéronautique ; de nouvelles techniques ont vu le jour, dans le contrôle de la circulation aérienne avec l'arrivée de la radiotéléphonie et en matière de navigation et d'atterrissage. Il s'agit maintenant d'installer partout en France le matériel *ad hoc*. Le recrutement exercé fait entrer dans les rangs de la navigation aérienne toute une série de nouveaux spécialistes, la plupart âgés de moins de 25 ans, venant d'horizons divers : radio méharistes de la colonne Leclerc à la conquête du Fezzan, jeune radios recrutés par le STS en 1941 et revenus des camps de déportation, diésélistes ex-sous-mariniers, anciens navigants de l'armée de l'Air, brevetés pilotes frais émoulus des écoles anglo-saxonnes dont certains retourneront un peu plus tard à une activité de pilote commercial, anciens parachutistes, Mosellans pilotes de Ju-88 en 1944… Tous sont animés d'une même volonté, qui s'accommode mal des pratiques héritées de l'avant-guerre que les cadres restés en poste s'efforcent de remettre au goût du jour. Ces derniers semblent d'ailleurs montrer quelques réticences à accepter les résistants, aux méthodes quelque fois expéditives.

En définitive, la constitution du SGACC sera difficile. La nécessaire réconciliation n'empêchera pas sentiments d'injustice et rancœurs de se manifester au sein des services, notamment dans les périodes de tension sociale.

Histoire d'un résistant

Pour ce qui concerne les résistants de l'aviation qui deviendra civile, le cas de Paul Babet est exemplaire. Entré au ministère de l'Air comme dessinateur-projeteur au service technique de l'Aéronautique, section de l'Infrastructure, il est breveté pilote des corps techniques. Son service se replie à Roanne après la débâcle. En juillet 1941 Jean Nocher le fait entrer dans la résistance active. Diffusion de journaux clandestins, collecte de renseignements… il est chargé ensuite d'identifier des terrains susceptibles de recevoir des parachutages et, si possible, des atterrissages clandestins. Il parcourt la campagne avec Gérard Hennebert, comme lui pilote des corps techniques, jusqu'à leur arrestation en septembre 1942. Il est libéré sous surveillance le 7 avril 1943 par la cour de 1ère instance de Lyon afin que la police puisse remonter la filière ; mais il échappe à la surveillance et rejoint le réseau Carte, branche méditerranéenne du *Special Operations Executive* (SOE). Il y officie comme contrôleur des opérations aériennes à la SAP (section atterrissages et parachutages) pour les vols clandestins et commence à préparer l'implantation des premier maquis. Devenu « Robert » puis « Pape 3 », il est attaché au député Max Hymans comme secrétaire et mène une vie itinérante riche en émotions. Capturé une seconde fois, sur dénonciation, il goûte aux joies de l'internement administratif puis réussit une nouvelle évasion. La Libération venue, décoré de la Légion d'honneur et de la prestigieuse *King's medal for courage* britannique, il rejoint le SGACC comme chargé de mission ; mais il ne suivra pas son patron à Air France en 1948.

Parmi les premiers à voler au sein du groupement aérien, il est affecté à l'inspection générale de l'Aviation civile lors de sa création et cumule les fonctions de pilote et celles de spécialiste. Intégré comme ingénieur d'exploitation, il s'intéresse au développement de l'aviation sportive et œuvre à la création du cercle aéronautique du SGACC à Saint-Cyr-l'Ecole, dont il deviendra président. Toujours prêt à piloter un inspecteur en tournée, il fréquente tous les terrains de France et de Navarre, s'entretenant avec les présidents d'aéro-clubs et s'efforçant de résoudre leurs problèmes de matériel aérien et de hangars. Décoré de la médaille de l'Aéronautique et de bien d'autres récompenses, il s'éteint en février 2002 après une longue carrière toute entière consacrée à favoriser l'accès des jeunes au pilotage.

L'armée de l'Air en avait fait un commandant, l'Aviation civile s'est bornée à lui donner l'avancement réglementaire, sans les promotions que sa fierté ne lui permettait pas de solliciter. »

7 novembre 2011.

Une Administration sans domicile fixe

Max Hymans, nommé secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale en décembre 1945, s'installe à Montparnasse dans des locaux acquis en 1938 pour les besoins militaires. Dès 1946 est entreprise la construction de bâtiments « provisoires » rue de la Convention. C'est le début d'un demi-siècle au cours duquel l'Aviation civile restera disséminée dans Paris, logée dans des immeubles aux affectations contestées, dans des bâtiments dont seule la qualité restera provisoire et dans des locations fluctuantes. Les espoirs de regroupement du SGAC seront toujours déçus et la DGAC qui lui succèdera en 1976 ne réussira à rassembler ses services centraux que dix-sept ans plus tard, à Issy-les-Moulineaux, dans l'attente de la construction de son premier domicile fixe, quelques centaines de mètres plus loin, face au terrain qui fit la gloire d'Henry Farman.

Paris libéré, Max Hymans, directeur des Transports aériens au ministère de l'Air recréé en 1944, emménage rue Saint-Didier puis boulevard Victor. La direction s'appuie sur deux services extérieurs, le service des Télécommunications et de la Signalisation installé avenue Théophile Gautier (16e) et le service des Ports aériens logé au 82 de la rue des Pyrénées (20e). Par décret du 9 novembre 1945, le général de Gaulle a en effet déclaré *« d'utilité publique et urgente l'acquisition pour le compte du ministère de l'Air de l'immeuble situé 82-84 rue des Pyrénées appartenant à la Société anonyme des établissements Pernod dont le siège est à Montreuil-sous-bois, 87, rue de Paris ».*

En décembre 1945, les attributions et les services de l'Air sont répartis entre trois ministères : Armées, Armement, Travaux publics et Transports, avec nomination aux Transports d'un secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale. Edmond Michelet, ministre des Armées et Charles Tillon, qui vient de quitter l'Air pour l'Armement, se partagent alors les locaux du boulevard Victor, oubliant Jules Moch, qui hérite pourtant aux Travaux publics et aux Transports des compétences de l'ancien ministère de l'Air en matière d'aviation civile ainsi que des services correspondants, alors installés aux 24 et 26 du boulevard Victor et au 82 de la rue des Pyrénées.

Les archives d'abord, les personnels ensuite

J'ai commencé à travailler en janvier 1945 au ministère de l'Air, 26, boulevard Victor. C'était mon premier emploi, j'avais 20 ans. J'avais fait une année de droit. On a dû quitter les locaux, on nous a transférés à Montparnasse. Nous sommes partis en camion, les archives d'abord, les personnels ensuite…

Au début, nous avions droit à un étage seulement, le 1er, puis on nous a donné le 2e et ensuite le rez-de-chaussée, attribué à l'administration générale. Moi, j'étais à la direction des Transports aériens.

A notre arrivée dans l'immeuble, il y avait encore des inscriptions allemandes sur les placards des couloirs. Nous les avons fait disparaître… C'était de petits placards verticaux, sur lesquels on mettait un cadenas et où l'on rangeait ses affaires.

Max Hymans, c'était un grand monsieur, dans tous les sens du terme. Il n'était pas commode. Il n'y avait que les directeurs qui étaient en contact avec lui, nous, il ne nous connaissait pas…

Nous prenions nos repas dans une cantine des PTT, sur le boulevard Montparnasse. C'était plus pratique que d'aller à la Convention, il fallait prendre le métro.

Le quartier était très plaisant, bien plus que la Convention. Il y avait la gare, beaucoup d'autobus, des petits restaurants assez abordables. L'ambiance était bonne. J'ai fait toute ma carrière à Montparnasse, à la DTA, j'habitais rue Gay-Lussac, à 10 minutes d'autobus.

Alfred Avetain, né en 1925. Témoignage recueilli le 12 juillet 2011.

Sommaire

Max Hymans, nommé secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale en décembre 1945, s'installe au 93, boulevard du Montparnasse [1], à une date qui reste imprécise. Le SGACC n'aura d'existence officielle qu'en septembre 1946 ; mais Jean Hubert, dans *Chronique de la navigation aérienne*, parle d'une installation de Max Hymans à Montparnasse dès février 1946, tandis que le procès verbal de la commission de contrôle des opérations immobilières du 25 janvier 1946 évoque une installation déjà effectuée. Selon le témoignage recueilli auprès d'Alfred Avetain en août 2011, il semble que les personnels qui constituaient les services transférés de l'Air aux Transports aient investi l'immeuble dès la fin de l'année 1945.

Entre Montparnasse, Pyrénées et boulevard Victor

La présence de l'Aviation civile à Montparnasse a toujours été contestée par la Défense, qui occupait d'ailleurs une partie de l'immeuble. Echanges de lettres, réunions de la CCOI qui arbitre dans des sens parfois différents et dont les recommandations ne sont d'ailleurs que rarement suivies… le regroupement des services du SGACC ne pourrait s'opérer qu'au prix d'échanges de locaux et de libérations en chaîne dont chacune des deux Administrations demande à l'autre de prendre l'initiative. Les courriers échangés comportent des rappels historiques qui mentent souvent par omission, les besoins nouveaux liés à l'extension des missions venant au besoin soutenir l'argumentation et justifier le *statu quo*.

Le 25 janvier 1946, la CCOI rappelle que l'accord de répartition des locaux du boulevard Victor entre Armées et Armement lors de l'éclatement du ministère de l'Air avait l'inconvénient de ne pas prévoir le relogement des services de l'Aviation civile ; un second accord est intervenu selon lequel cette dernière devait libérer les locaux du 26, boulevard Victor pour s'installer au 93, boulevard du Montparnasse, bâtiment que les services de la Guerre devaient quitter pour les locaux de l'avenue Henri Martin, au préalable libérés par le départ de l'Armement pour le boulevard Victor.

La CCOI ajoute que pour libérer le boulevard Victor, l'Aviation civile souhaite occuper 42 pièces au 82, rue des Pyrénées en sus des 36 qu'elle y détient déjà. Le rapporteur se prononce alors en faveur de l'évacuation du 82 par les services de l'Air, qui rejoindraient le boulevard Victor, et de l'affectation de la totalité du 82 à l'Aviation civile. La CCOI suit le rapporteur et préconise également l'abandon au profit de l'Aviation civile de l'étage que les Armées ont conservé à Montparnasse. La commission souligne toutefois qu'il s'agit là de solutions qui ne préjugent pas du regroupement définitif des trois départements.

La commission de contrôle des opérations immobilières

Une commission de contrôle des opérations immobilières poursuivies par les services publics chargée de donner un avis sur les projets d'acquisition, de location ou d'expropriation est instituée par décret du 3 février 1943. Sa compétence est étendue le 14 mai 1945 aux réquisitions d'immeubles au profit des services publics dans le département de la Seine ; en même temps est créée une deuxième commission de compétence très voisine. Le 2 novembre 1945, un décret substitue au système antérieur une commission interministérielle unique, placée auprès du président du Gouvernement, chargée de donner un avis sur la prise en location, l'acquisition à l'amiable ou par voie d'expropriation et les réquisitions nouvelles ou renouvellements de réquisitions anciennes d'immeubles par les services publics ou d'intérêt public. La commission est également chargée d'établir en liaison avec le ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme un plan de regroupement des services publics dans le département de la Seine. Des commissions départementales équivalentes sont instituées auprès des préfets. Ces dispositions seront modifiées par décret du 28 août 1948.

1. L'immeuble du 93, que les Allemands ont évacué avant la libération de Paris, a abrité ensuite les services de la censure française - dits *des contrôles techniques* - et, pendant quelques semaines, leurs homologues anglais et américains. Puis une partie de l'état-major du Génie s'installe aux quatrième et cinquième étages de l'immeuble. Les services des contrôles techniques quittent le 93 courant 1945 (voir infra, *Histoire du 93,* par Edouard Goulon-Sigwalt).

L'église Notre-Dame des Champs et l'immeuble de l'Aviation civile en 1966.

L'avis rendu par la CCOI le 25 janvier est donc très favorable à l'Aviation civile, puis qu'il lui reconnaît vocation à disposer en totalité du 93, boulevard du Montparnasse et du 82, rue des Pyrénées. Le 13 février 1946, moins généreux, Edmond Michelet, ministre des Armées, met temporairement l'immeuble de Montparnasse à la disposition de Jules Moch, ministre des Travaux publics et des Transports, en lui précisant que cela le conduit à installer des services des Armées dans des immeubles réquisitionnés ; et il ajoute qu'il conserve la jouissance du 4e étage du 93, occupé par le Génie.

Comme prévu, l'Aviation civile libère en partie le boulevard Victor tandis que certains services de la Guerre partent pour l'avenue Henri Martin où loge alors le ministère de l'Armement, ce dernier rejoignant alors le 26, boulevard Victor. Tout n'est pas pour autant réglé : l'Aviation civile occupe toujours 76 bureaux au 24, boulevard Victor et attend pour en libérer la majorité (55 bureaux environ) de disposer des 42 bureaux attendus rue des Pyrénées.

Le 6 mars, le chef de bataillon Devillas, chef du Génie de Paris-Sud, adresse au SGACC un projet de convention constatant la concession temporaire du 93, à l'exception toujours du 4e étage. La convention doit prendre effet rétroactivement du 14 février, la Guerre pouvant mettre fin à tout moment à la concession avec préavis d'un mois. Pierre Cazes, directeur des Bases aériennes, conteste le 22 juin 1946 les termes de ce projet, beaucoup moins favorables à l'Aviation civile que l'avis de la CCOI du 25 janvier.

Le puzzle d'après-guerre

Un rapport présenté devant la CCOI le 26 juillet 1946 donne une description très complète de l'implantation des services centraux du SGACC en cours de constitution. Sa géographie est déjà dessinée, avec le 93, boulevard du Montparnasse, le 82, rue des Pyrénées et les terrains de la Convention, Bonneuil et Saint-Cyr-l'Ecole, tous propriétés de l'Etat. Mais l'Aviation civile occupe aussi divers immeubles réquisitionnés ou loués, parfois à des adresses prestigieuses, peu adaptés à l'activité administrative ; et elle est toujours présente boulevard Victor.

Max Hymans dispose à Montparnasse du cabinet, de la sous-direction administrative, de la direction des Transports aériens, de la direction de la Navigation aérienne et de la direction des Bases aériennes, à l'exception de son bureau domaine, logé au 45 du boulevard d'Auteuil à Boulogne-Billancourt. Le service des Ports aériens et sa section des Instructions aéronautiques sont installés rue des Pyrénées, le service des Télécommunications et de la signalisation boulevard Suchet (16e).

Le service technique des Bases aériennes (STBA) est logé au 42 de l'avenue Foch (16e) et l'établissement du matériel des Bases aériennes (EMBA) au 7 de la rue du Cirque (8e). L'établissement du matériel et des centres métropolitains (EMCM) est resté boulevard Victor. Enfin, l'inspection générale et la mission de contrôle sont installées au 17 de l'avenue Raymond Poincaré (16e).

M. Nicolai, rapporteur devant la CCOI, conclut que l'Aviation civile, qui estime devoir loger 1 500 agents à Paris, aurait besoin de 280 bureaux et de 300 si l'on tient compte du rattachement prochain du service des Sports aériens. Il est souhaitable de transférer l'établissement du matériel des Bases aériennes en banlieue ; en définitive, compte tenu des évacuations prévues et des locaux conservés, le SGACC aurait besoin de 200 bureaux supplémentaires et d'entrepôts.

Sommaire

Comme solution, du provisoire

Le rapporteur évoque ensuite différentes solutions envisagées pour loger l'Aviation civile :

- l'installation à l'hôtel Astoria semble devoir être abandonnée[1],
- l'acquisition de l'hôtel le Royal Versailles (135 chambres), rue Le Marois (16e), n'est pas souhaitable en raison de l'opposition des services de la Reconstruction et de la priorité à donner aux familles en période de crise du logement, d'autant que le terrain de la rue de la Convention offre la possibilité de constructions provisoires suffisantes[2]. Tous les services extérieurs pourraient ainsi être logés dans des baraquements.

M. Nicolai propose enfin à la CCOI de réitérer son vœu de voir les Armées évacuer le 4e étage du 93, boulevard du Montparnasse, en contrepartie cette fois de la libération par l'Aviation civile du 82, rue des Pyrénées au profit des Armées.

Le SGACC serait ainsi implanté à Montparnasse (63 bureaux), rue de la Convention, au 135 (dans 44 bureaux existants et dans des baraquements à construire) et à Bonneuil où seraient installés entrepôts et garages, ceux de la rue de Saussure et d'Issy-les Moulineaux étant conservés en attendant.

René Gibrin, représentant le SGACC à la CCOI, se montre réticent à dépenser 100 millions de francs pour l'édification de constructions provisoires, d'autant que l'occupation du terrain de la Convention pourrait être de durée limitée, la ville de Paris souhaitant y créer un square. De nouvelles réunions de la CCOI se tiennent les 2 août et le 9 août, séance au cours de laquelle le directeur des Bases aériennes fait valoir la nécessité de disposer dans l'avenir d'un terrain susceptible d'accueillir un immeuble définitif et son souhait de pouvoir construire des garages à Boulogne.

Finalement, le directeur des Bases accepte la construction de bâtiments semi-provisoires rue de la Convention[3] et la CCOI se prononce en faveur de l'expropriation de l'ensemble des parcelles de l'îlot de la Convention et de l'utilisation du terrain de Boulogne à des fins de garage. Enfin, le quartier Fontenoy est évoqué comme futur site de la construction d'un immeuble définitif pour le SGACC.

Des Sports aériens au SALS

J'ai été embauchée comme sténodactylo au ministère de l'Air, service des Sports aériens, le 1er août 1945. J'avais 18 ans. Le service était installé dans un hôtel particulier réquisitionné du 16e arrondissement, 32-34, rue Chardon-Lagache. C'était un très bel immeuble, qui comportait deux corps de bâtiments mais n'était absolument pas agencé en bureaux. De hauts plafonds moulurés, du parquet, de grandes fenêtres, des lustres, des cheminées de marbre blanc, de petits couloirs, une cuisine, un grenier, un jardin privatif à l'arrière… L'hiver 1945, il a fait très froid. L'immeuble n'était pas chauffé et nous faisions du feu dans les cheminées avec ce que nous trouvions… Nous mettions même des gants pour travailler, ce qui n'était pratique ni pour prendre en sténo, ni pour taper à la machine (Underwood). Le directeur du service était Antoine Baldino, son adjoint Roger Fournier. Il y avait aussi monsieur Aubert, un ingénieur des Arts et Métiers et un ingénieur pilote, monsieur Lacasse.

Le service avait pour mission de former les pilotes de planeur, à Beynes-Thiverval, la Montagne Noire, Challes-les-Eaux, Pont-Saint-Vincent, Saint-Auban-sur-Durance. C'était l'époque des records de durée, de distance et d'altitude, avec de grands noms du vol à voile, Eric Nessler, Max Gasnier, Marcelle Choisnet…

Le service des Sports aériens a été rattaché au SGACC en 1946, il est devenu le service de l'Aviation légère et sportive et nous avons déménagé au 22, boulevard Victor, dans de grands bureaux modernes et confortables.

Janine Chambaret, témoignage recueilli en janvier 2012.

Les recommandations de la CCOI ne sont que partiellement suivies. L'Aviation civile abandonne rapidement les immeubles des 8e et 16e arrondissements et les beaux quartiers de la rive droite. Elle s'installe de façon durable à Montparnasse, mais les Armées y conservent le 4e étage ; de son côté, l'Aviation civile ne quitte pas la rue des Pyrénées. Elle entreprend par ailleurs la construction rue de la Convention de locaux dont on ne se doute pas qu'ils dureront cinquante ans.

Quant à la Météorologie, dont le rapport de juillet 1946 ne fait pas état, logée au 196 rue de l'Université, mais également dans des appartements réquisitionnés au 93-95, quai d'Orsay, elle construit aussi de nouveaux bâtiments, accolés au palais de l'Alma, 1, quai Branly et 2, avenue Rapp, locaux qu'elle occupera jusqu'à son départ pour Saint-Mandé à l'automne 2011.

En octobre 1946, le service des Sports aériens est transféré des Armées au SGACC. Il devient le service de l'Aviation légère et sportive et quitte la rue Chardon-Lagache pour le 22 du boulevard Victor.

1. Les documents consultés n'ont pas révélé de pièce relative à ce projet.
2. La CCOI, siégeant en matière de regroupement des locaux administratifs s'est prononcée le 9 avril 1946 en faveur de la réservation au SGACC d'un vaste terrain situé 135, rue de la Convention, pour l'édification de constructions provisoires destinées à héberger ses services centraux.
3. Une 1ère tranche pouvant être achevée pour novembre 1946 et une deuxième pour février 1947.

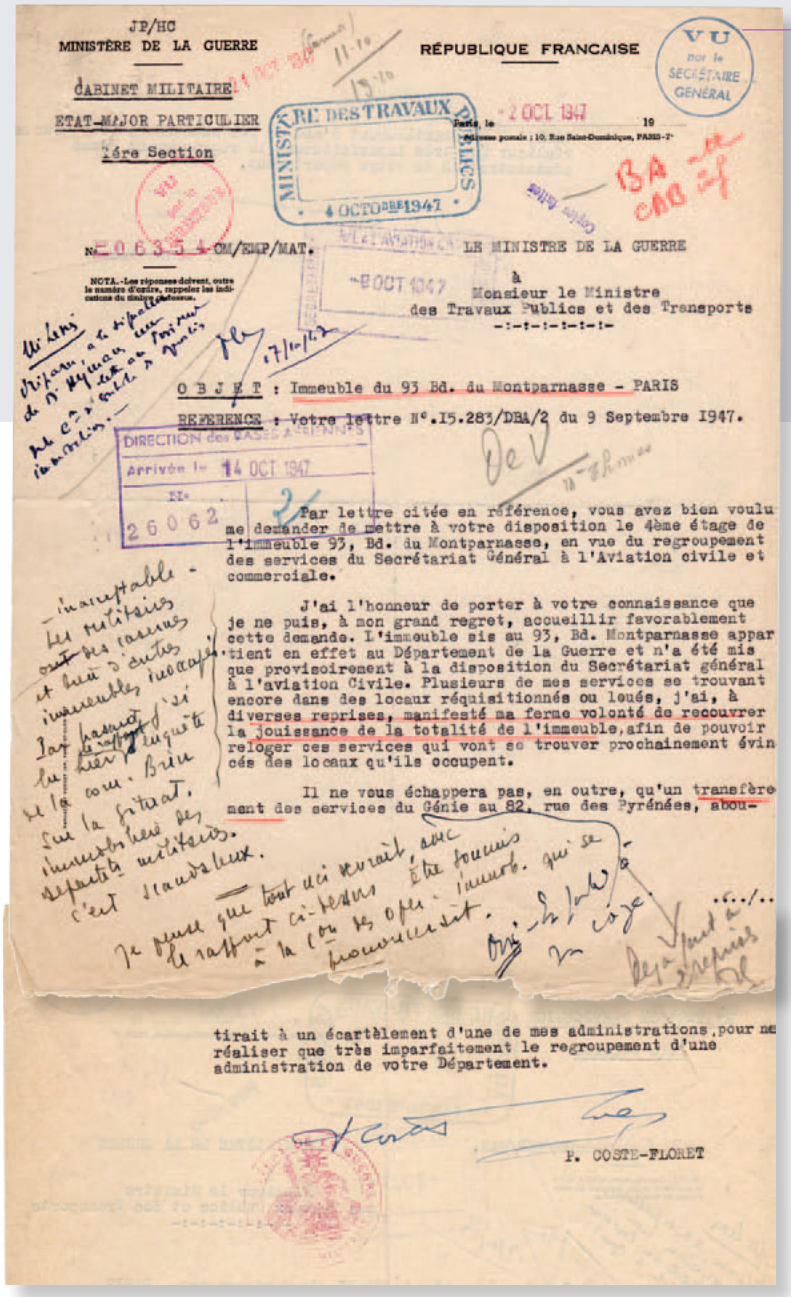
Sommaire

Les implantations du SGACC en juillet 1946 (météo exceptée)

LOCAUX APPARTENANT À L'ETAT	93, boulevard du Montparnasse (6e)		Administration centrale	45 bureaux 2325 m² 300 agents	A conserver
	82, rue des Pyrénées (20e)		Service des ports aériens	26 bureaux 410 m² 79 agents	A évacuer, trop éloigné des autres installations de l'aviation civile
			Section des instructions aéronautiques	10 bureaux 155 m² 22 agents	
	Bonneuil (Seine)	Terrain			A conserver
	Saint-Cyr l'Ecole (Seine & Oise)	Terrain			Evacuation envisagée, Bonneuil suffit
	Boulevard Victor (15e)		Etablissement du matériel des centres nationaux Service de l'aviation légère et sportive (fin 1946)		
LOCAUX RÉQUISITIONNÉS	135, rue de la Convention (15e)	Immeuble commercial		44 bureaux 135 agents env.	A conserver
	7, rue du Cirque (8e)	Immeuble commercial 3 étages	Etablissement du matériel des bases aériennes	23 bureaux 62 agents	A rendre à la Compagnie française des métaux, qui cohabite
	42, avenue Foch (16e)	Appartements (luxueux)	Conseil supérieur des travaux de l'Air	11 bureaux 2 salles de bains 22 personnes	A libérer
			Service technique des bases aériennes	16 bureaux 99 personnes	
	77, boulevard Suchet (16e)	Hôtel particulier (mauvais état)	Service des télécom. et de la signalisation (instruction et contrôle)	200 m² (très insuffisant) 50 agents	A libérer
	17, avenue Raymond Poincaré (16e)	Hôtel particulier 1er étage	Inspection générale de l'aéronautique civile	5 bureaux	A libérer
	78, avenue Félix Faure (15e)	Garage			A libérer
	156, rue Marcadet (18e)	Garage			A libérer
	9, rue Georges Marie, Issy-les-Moulineaux (Seine)	Garage en sous-sol		Peu adapté	Libérer ou régulariser par location
	10, rue Claude Matrat, Issy-les-Moulineaux (Seine)	Garage en sous-sol			
	18, rue Félicien David (16e)	Garage			Non précisé
LOCAUX LOUÉS	45, boulevard d'Auteuil, Boulogne-Billancourt (Seine)	Hôtel particulier		22 bureaux 65 agents env.	A libérer (revendiqué par la Santé)
	17, avenue Théophile Gautier (16e)	Appartements (vastes et luxueux)	Service des télécom. et de la signalisation Direction régionale du génie de l'Air	66 bureaux 1150 m² 215 agents	A libérer
	2, rue Jeanne Hachette (15e)	Garage			A libérer
	55, rue de Saussure (17e)	Garage			A conserver
HOSPITALITÉ AIR FRANCE	Hôtel Carlton, avenue des Champs Elysées (8e)			4 bureaux mansardés 24 agents (insuffisant)	Provisoire
DÉCRET D'OCCUPATION TEMPORAIRE	Angle rues Croix-Nivert et Convention (15e)	Projet de constructions provisoires			A conserver

Source : CCOI, scéance du 26 juillet 1946, rapport de M. Nicolai.

Sommaire



JP/HC
MINISTÈRE DE LA GUERRE
CABINET MILITAIRE
ETAT-MAJOR PARTICULIER
1ère Section

RÉPUBLIQUE FRANCAISE

VU par le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
4 OCTOBRE 1947

Paris, le 2 OCT 1947 19

N° 06354 CM/EMP/MAT.

LE MINISTRE DE LA GUERRE
à
Monsieur le Ministre
des Travaux Publics et des Transports
-:-:-:-:-:-

OBJET : Immeuble du 93 Bd. du Montparnasse - PARIS

REFERENCE : Votre lettre N°.15.283/DBA/2 du 9 Septembre 1947.

DIRECTION des BASES AÉRIENNES
Arrivée le 14 OCT 1947
26062

Par lettre citée en référence, vous avez bien voulu me demander de mettre à votre disposition le 4ème étage de l'immeuble 93, Bd. du Montparnasse, en vue du regroupement des services du Secrétariat Général à l'Aviation civile et commerciale.

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que je ne puis, à mon grand regret, accueillir favorablement cette demande. L'immeuble sis au 93, Bd. Montparnasse appartient en effet au Département de la Guerre et n'a été mis que provisoirement à la disposition du Secrétariat général à l'aviation Civile. Plusieurs de mes services se trouvant encore dans des locaux réquisitionnés ou loués, j'ai, à diverses reprises, manifesté ma ferme volonté de recouvrer la jouissance de la totalité de l'immeuble, afin de pouvoir reloger ces services qui vont se trouver prochainement évincés des locaux qu'ils occupent.

Il ne vous échappera pas, en outre, qu'un transfèrement des services du Génie au 82, rue des Pyrénées, aboutirait à un écartèlement d'une de mes administrations, pour ne réaliser que très imparfaitement le regroupement d'une administration de votre Département.

P. COSTE-FLORET

Cette lettre du cabinet militaire et les commentaires du SGACC dont elle est revêtue illustrent le combat d'après-guerre pour le 93.

La plaque fixée au frontispice de l'immeuble et qui portait encore le nom du secrétariat général disparu depuis plus de trente ans fut déposée début 2012 par les services de la DGAC. Elle est désormais exposée dans le hall d'entrée du 50, rue Henry Farman.

Jeu de taquin

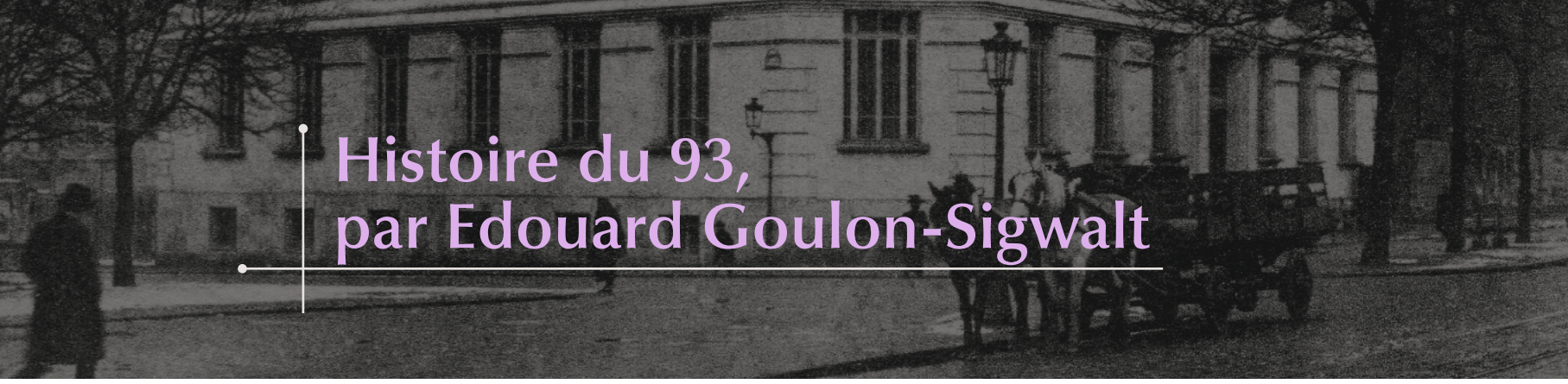
Malgré l'opposition du ministre des Armées, la commission des immeubles militaires se prononce le 12 août 1946 en faveur de l'évacuation du 4e étage du 93, occupé par la section technique des bâtiments, fortifications et travaux du Génie (STBFT). Le 7 septembre 1946, Jules Moch adresse à Edmond Michelet une lettre en ce sens. Il renouvelle sa demande le 12, en soulignant que *« les services du Génie occupent faiblement les locaux. »* De son côté, Max Hymans écrit le 17 octobre à la CCOI, arguant notamment que la libération du 4e étage du 93 conditionne l'ensemble du plan de regroupement de l'Aviation civile ; il rappelle par ailleurs que la libération de la rue des Pyrénées par l'Aviation civile est subordonnée à l'achèvement des locaux rue de la Convention ; il précise aussi que dès que l'Aviation civile aura pu être regroupée de façon définitive dans un immeuble à construire, elle rendra le 93 aux Armées. En décembre, nouveau courrier, cette fois des Bases aériennes, proposant pour faciliter la libération de Montparnasse par le Génie celle, rue des Pyrénées, de 10 bureaux sur les 42 attendus par les Armées.

Le SGACC tente ensuite d'obtenir, pour les besoins de la direction de la Navigation aérienne, le transfert à son profit de la réquisition des 4e et 5e étages du 32, avenue Kléber (16e) dont avait bénéficié en dernier lieu l'armée américaine et, à titre subsidiaire, celui de la réquisition de l'hôtel particulier du 51, rue des Belles Feuilles (16e), prononcée au bénéfice de l'armée de l'Air. Le 26 février 1947, la CCOI refuse les deux propositions, s'agissant de locaux précédemment affectés à l'usage d'appartements. En revanche, elle émet le vœu d'un accord entre Air France et le SGACC pour remise à disposition de l'Aviation civile d'une partie des locaux occupés au Carlton et apparemment sous-utilisés par la compagnie nationale. La direction des Bases aériennes ne s'estime pas qualifiée pour cette recherche d'accord et insiste sur l'affectation toujours attendue du 4e étage du 93, boulevard du Montparnasse.

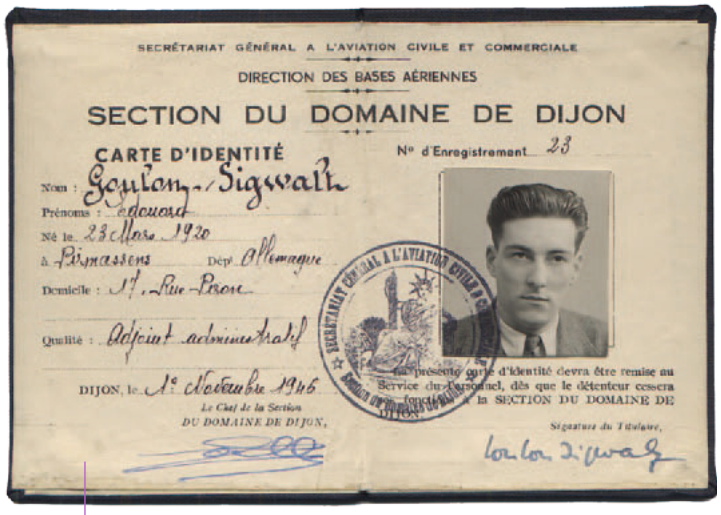
Le SGACC intervient d'ailleurs une nouvelle fois en ce sens auprès des Armées le 9 septembre 1947. Dans sa réponse du 2 octobre, le cabinet militaire, montrant qu'il fait peu de cas des avis rendus par la CCOI depuis 1946, souligne que le transfert du Génie rue des Pyrénées constituerait un écartèlement du service et prétend au contraire disposer de l'ensemble de l'immeuble de Montparnasse.

Le 93, revendiqué de façon régulière par civils et militaires pendant toute la deuxième moitié du XXe siècle, restera occupé par les deux Administrations jusqu'en 2009. L'immeuble, déserté par les fonctionnaires, est voué désormais au logement social et la grande plaque qui surplombait l'entrée, portant fièrement l'inscription SECRETARIAT GENERAL A L'AVIATION CIVILE, a été mise en lieu sûr. Mais pour les personnels de la DGAC, Montparnasse reste le lieu emblématique de la naissance de l'Aviation civile.

Sommaire



Histoire du 93, par Edouard Goulon-Sigwalt



SECRÉTARIAT GÉNÉRAL A L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

DIRECTION DES BASES AÉRIENNES

SECTION DU DOMAINE DE DIJON

CARTE D'IDENTITÉ

N° d'Enregistrement 23

Nom : Goulon-Sigwalt

Prénoms : Edouard

Né le 23 Mars 1920

à Bismassens Dépt Allemagne

Domicile : 14, Rue Piron

Qualité : Adjoint administratif

DIJON, le 1er Décembre 1946

Le Chef de la Section DU DOMAINE DE DIJON,

La présente carte d'identité devra être remise au Service du Personnel, dès que le détenteur cessera ses fonctions à la SECTION DU DOMAINE DE DIJON

Signature du Titulaire,

Edouard Goulon-Sigwalt (1920-1998), entré au ministère de l'Air le 1er janvier 1945, membre du corps administratif supérieur, a exercé successivement ses fonctions à l'établissement du matériel des Bases aériennes, à la direction régionale des travaux de l'Air de Dijon, à la direction des Bases aériennes, à la direction de la Navigation aérienne et au cabinet du secrétaire général puis du directeur général de l'Aviation civile.

En 1979, Edouard Goulon-Sigwalt, chef du bureau du cabinet de Claude Abraham, directeur général, rédigea sur une suggestion de ce dernier une monographie intitulée *Le 93, boulevard du Montparnasse, ses alentours, jadis et naguère*. L'immeuble du 93 date de 1908, mais l'auteur, féru d'histoire et de généalogie, entreprit d'évoquer l'histoire générale du quartier depuis le 17e siècle. Les pages reproduites ci-après sont celles que l'ouvrage consacre à l'immeuble.

« Situé à l'angle du boulevard du Montparnasse et de la rue Stanislas, bordé sur ses deux autres côtés par la rue Péguy, l'immeuble de l'Aviation civile et de la section technique des bâtiments, fortifications et travaux du Génie forme un îlot, tout comme à l'ouest sa voisine, l'église de Notre-Dame des Champs.

Sa construction commença vers la fin de l'année 1907 ou au tout début de 1908, à l'initiative et aux frais de René Léon Cahen[1], sur un terrain dont il s'était rendu adjudicataire en vertu d'un jugement du 11 mai 1907 et moyennant le prix de 390 000 francs. Si l'on en croit la tradition orale, M. René Léon Cahen pourrait être l'un des fondateurs de la société Au planteur de Caïffa[2] installée au début du siècle 13, rue Joanès, dans le 14e arrondissement.

Ce terrain faisait partie d'un plus vaste ensemble, antérieurement détenu par la congrégation des Frères de Saint-Vincent de Paul, dissoute en application de la loi du 1er juillet 1901 sur les associations.

Sur les 1 365 mètres carrés acquis par M. Cahen, il en fut prélevé 407 pour la création de la rue Péguy, qui reçut en 1909 le nom de rue nouvelle Stanislas avant d'être rebaptisée rue Péguy en 1926.

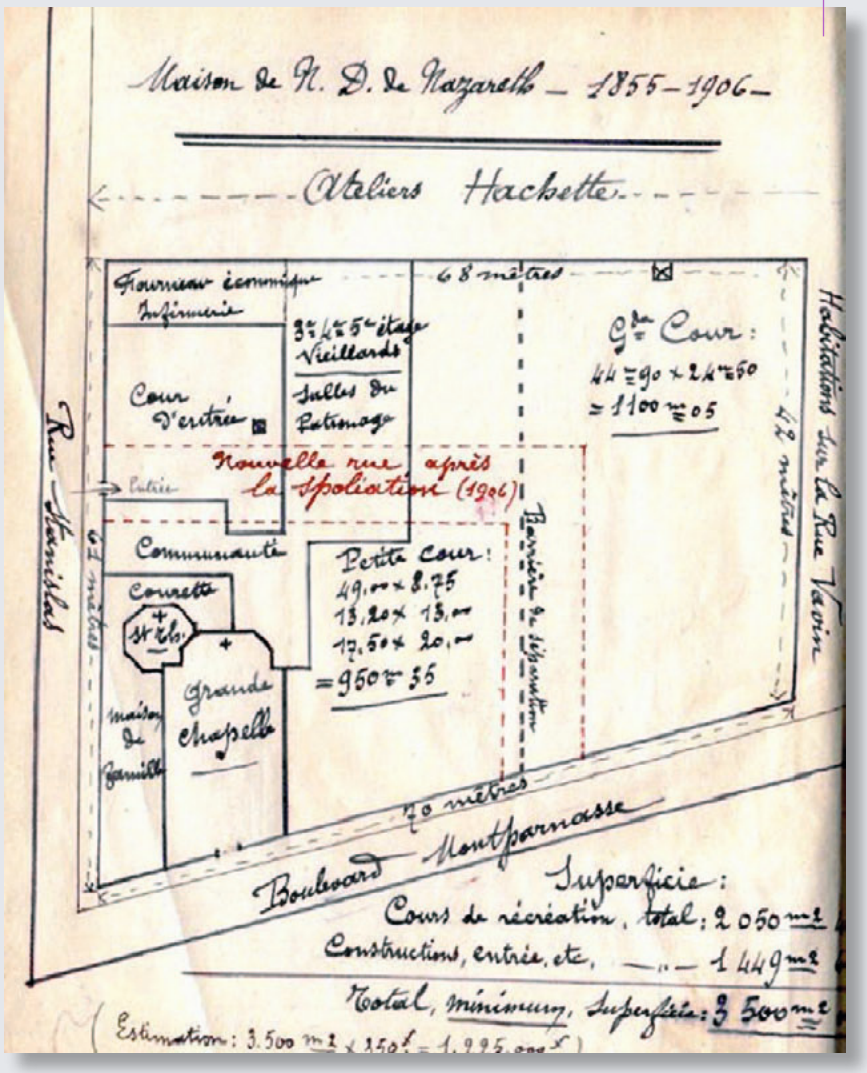
« *Il est au cœur de l'homme un sentiment plein de charmes, c'est le culte des souvenirs. Ce culte vit dans les âmes, aussi bien pour l'histoire du pays que pour les choses intimes de la vie.*

Maurice Maignen (1822-1890), fondateur à Montparnasse du Cercle catholique d'ouvriers.

Sommaire

1. Domicilié 171, avenue Victor Hugo, selon une note de la direction des Bases aériennes du 8 avril 1959 (N.D.A.).
2. M. Cahen, directeur de l'entreprise Caïffa, marque de café alors renommée, était propriétaire d'un dirigeable à vocation publicitaire, baptisé Grain de café, dont il fit don à la Marine en 1916 et qui fut alors rebaptisé VZO, Vedette Zodiac. (*Cent ans d'aéronautique au Val de Gally*, par Christian Bernadat, Michèle & René Seignette et Philippe Pâris, Association Fontenay d'hier à aujourd'hui, 2008).

Au coin du boulevard Montparnasse et de la rue Stanislas, le terrain sur lequel sera construit entre 1907 et 1909 l'immeuble occupé jusqu'en 1938 par la direction régionale des Postes, puis, après-guerre, par l'Aviation civile. Acquis en 1854 par la congrégation des frères de Saint-Vincent de Paul, il abrita de 1855 à 1906, outre la chapelle Notre-Dame de Nazareth, une maison d'œuvres comprenant notamment un asile de vieillards, un fourneau économique (d'abord appelés *soupes économiques*, c'étaient les premiers restos du cœur), une bibliothèque de la Sainte-Famille, un patronage et le logement de la communauté. MM. Jean Léon Le Prévost, fondateur, Clément Myionnet, Maurice Maignen et le père Emile Hello en furent les animateurs. La congrégation fut dissoute le 2 janvier 1902 et le terrain mis en vente en 1907. Sur ce plan, un frère de Saint-Vincent de Paul a matérialisé, après « la spoliation », la rue nouvelle Stanislas qui deviendra la rue Péguy.



Le 93 au temps de la congrégation des frères de Saint-Vincent de Paul.

A l'angle de la rue Stanislas et du boulevard du Montparnasse, futur emplacement de l'immeuble de l'Aviation civile, la chapelle Notre-Dame de Nazareth, commencée en 1854 pour les Capucins, terminée en 1856, endommagée en 1871 pendant la Commune de Paris et démolie au tout début du XXe siècle. A ne pas confondre avec l'église voisine de Notre-Dame des Champs, dont la première pierre fut posée en 1867 et qui fut consacrée en 1876.

Sommaire

Carte postale d'avant 1914.

Extrait de *La construction moderne* du 20 mars 1909.

Bien que l'autorisation de construire ait été refusée, par arrêté du 3 octobre 1907, pour des motifs que nous n'avons pu éclaircir, les travaux semblent avoir été conduits rapidement. Ils furent confiés à la société Les Charpentiers de Paris, sur des plans imposés par l'administration des Postes et Télégraphes et dressés par Marcel Lemarié, architecte[1].

Ainsi se trouve établi le fait que dès l'origine notre immeuble était destiné à un usage administratif. On relèvera, au passage, la procédure consistant pour l'Etat à faire construire un immeuble par un particulier et à l'utiliser ensuite comme locataire.

A l'issue des travaux, terminés au plus tard début 1909, on s'aperçut que les façades des bâtiments se trouvaient en retrait de 0,39 à 0,40 m sur l'alignement du boulevard du Montparnasse, en retrait de 0,41 m sur l'alignement de la rue Stanislas et qu'un pan coupé non ordonnancé de 4,62 m de côté avait été indûment réservé à l'angle du boulevard et de la rue.

La direction des Postes de la Seine

Au printemps 1909, la direction des Postes et Télégraphes du département de la Seine avait déjà pris possession de l'immeuble, comme l'atteste un échange de correspondances d'avril-mai 1909 (conservé aux Archives de Paris) entre le directeur des Postes et Télégraphes et le préfet de la Seine, concernant le mauvais état de la contre-allée qui bordait l'immeuble sur le boulevard et qui avait été dégradée par la construction de la ligne n° 4 du métropolitain (Porte d'Orléans - Porte de Clignancourt)[2].

Nous ne disposons malheureusement d'aucune information sur la longue période, trente ans environ, pendant laquelle l'administration des Postes de la Seine demeura au 93 du boulevard du Montparnasse avant de s'installer à son emplacement actuel, au 140 du même boulevard, après un séjour de plusieurs années rue d'Alleray dans le 15e arrondissement.[3]

On peut dire cependant qu'au début de la guerre de 1914-1918 les abords immédiats de l'immeuble avaient pris leur physionomie actuelle, mis à part : rue Stanislas, le nouvel ensemble immobilier en cours d'achèvement à l'emplacement occupé auparavant par la société Hachette ; sur le boulevard, côté des numéros pairs, la construction de la Coupole après la première guerre mondiale ; beaucoup plus récemment, au 92 bis, celle de l'immeuble abritant les œuvres de la paroisse de Notre-Dame des Champs.

1. Selon *La Croix* des 4 et 5 octobre 1908, la construction coûta 800 000 francs (N.D.A.).
2. Le premier tronçon de cette ligne, Clignancourt-Châtelet, fut ouvert en 1908. L'ouverture du tronçon Raspail-Porte d'Orléans eut lieu l'année suivante et la jonction entre les deux intervint en 1910 (N.D.A.).
3. Les recherches auprès des archives de La Poste effectuées par l'auteur, trente ans après celles conduites par Edouard Goulon-Sigwalt, sont restées vaines. On peut pourtant imaginer le volume de documents produits pendant une durée équivalente - entre 1909 et 1938 - par un service administratif… Le musée de la Poste, en revanche, détenait un intéressant article extrait de la revue *La construction moderne*, illustré par une photo de qualité, tous éléments reproduits ci-contre (N.D.A.).

Sommaire

DIRECTION DES POSTES DE LA SEINE

PLANCHES 61, 62

L'immeuble que nous reproduisons aujourd'hui s'élève à l'angle du boulevard Montparnasse et de la rue Stanislas. Il est depuis peu occupé par les services de la Direction des Postes du Département de la Seine.

Pour cette construction, le problème à résoudre, problème posé par M. Simyan lui-même, offrait d'assez grandes difficultés à l'architecte, M. Lemarié.

Il fallait :

Donner le maximum d'air et de lumière, faire communiquer sans interruption tous les bureaux, avoir une hauteur d'étages maxima, trouver un chauffage économique et hygiénique à la fois, avec ventilation d'été.

En outre, les planchers devaient porter une surcharge mobile de 600 kilos au mètre superficiel avec une épaisseur minima ; l'étage des combles, destiné aux salles d'examen, devait avoir une largeur plus grande que les autres étages.

Enfin il était prescrit de construire très économiquement.

Il y avait donc à donner satisfaction à des besoins très caractérisés, et voilà pourquoi cet immeuble a une allure toute particulière.

Examinons les moyens employés pour remplir le programme.

Tout d'abord l'immeuble est entièrement isolé, formant îlot sur quatre rues.

Les 5 étages et le rez-de-chaussée sont entièrement occupés par des bureaux, à l'exception du premier étage où a été réservé l'appartement du Directeur : appartement d'ailleurs très confortable et bien distribué, comme l'indique le plan ci-contre.

Tous les bureaux donnent sur ces rues et seuls, les services accessoires : vestiaires, ascenseurs, lavabos, water-closets, ont été rejetés sur la cour intérieure.

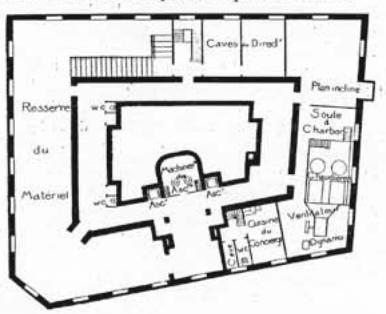
Les pièces habitées ont donc le maximum d'air et de lumière et forment une suite ininterrompue.

Le chauffage est assuré par un calorifère à basse pression avec batteries en cave ou sous-sol.

L'air, tamisé par un filtre en amiante, est amené dans un ventilateur mû par un moteur électrique (voir le plan ci-dessous), propulsé dans les batteries de chauffe, de là dans une gaine qui fait tout le tour de la circulation.

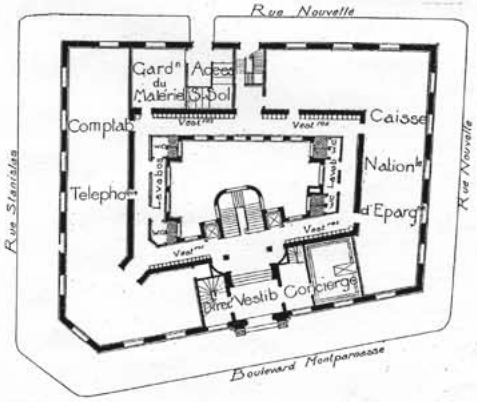
De cette gaine partent les différents conduits qui aboutissent à toutes les pièces aux différents étages.

L'économie est réalisée par le dispositif suivant :



Plan du sous-sol.

Rez de chaussée. — Echelle de 0m,002.



Le chauffage des batteries est assuré par deux chaudières indépendantes l'une de l'autre. Les batteries elles-mêmes au nombre de trois (une grande et deux petites) sont indépendantes. Il s'en suit que, suivant le degré de la température, on fait fonctionner une ou deux chaudières, un, deux ou trois secteurs.

La consommation de charbon est donc réglable et l'on n'est plus enserré dans le dilemme actuel : N'avoir pas assez chaud par les grands froids ou cuire par les températures moyennes.

L'été, le ventilateur fonctionne, actionné par son moteur électrique ; mais il renvoie de l'air frais.

Nous avons dit que les planchers devaient porter une surcharge mobile de 600 kilos au mètre superficiel avec le minimum d'épaisseur, de façon à ne pas dépasser le gabarit, la hauteur d'étage moyenne étant de 4m,10.

On a dû, pour surmonter cette difficulté, avoir recours au ciment armé. Le système employé a permis un décentrage assez rapide. Il comporte, en effet, la construction sur place de poutres reliées comme à l'ordinaire.

Une première couche de béton une fois coulée, on place des dalles de ciment préalablement faites et sèches, réunies entre elles par des armatures ; sur ces dalles une deuxième couche de ciment et le plancher est terminé.

Le décentrage peut se faire au bout du vingtième jour, dans la mauvaise saison.

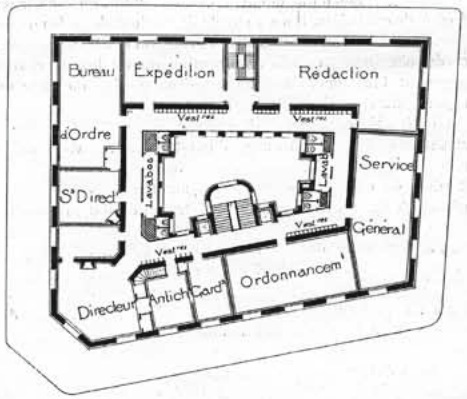
La saillie de l'étage des combles a pu être obtenue grâce à un retrait, de tous les autres étages, de 50 centimètres en arrière de l'alignement. Le caractère isolé du bâtiment et la grandeur de la cour intérieure ont rendu possible le sacrifice de terrain nécessaire.

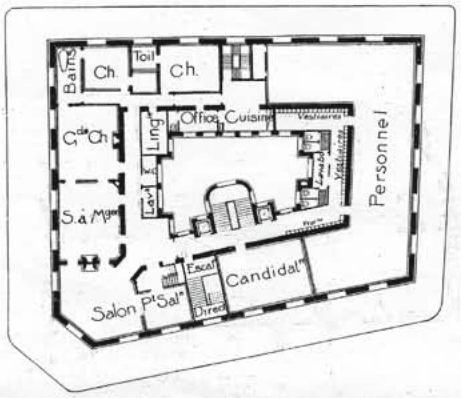
Enfin, pour réaliser le maximum d'économie dans la construction, on a dû bannir la pierre de taille, construire les fondations et les murs du rez-de-chaussée en meulière, les étages en brique amiantine employée comme parement, la face interne du mur étant constituée en brique calco-fer. Cette brique, qui ne retient pas l'eau, a l'avantage d'être très dure et de résister d'une façon parfaite à l'écrasement.

La décoration a été exécutée en sable-mortier coloré.

Il nous reste à parler très sommairement des façades. Il

2e étage et suivants. — Échelle de 0m,002.





1er étage.

n'a pas été possible d'avoir aucun souci décoratif et on a dû chercher à produire l'effet artistique désirable par les seules proportions et par la coloration des matériaux employés.

L'architecte a pris soin de réduire dans le bas les saillies de façon à laisser toute son ampleur à l'effet d'encorbellement. Seul le bandeau du rez-de-chaussée accuse quelque vigueur pour arrêter les verticales des baies. Les consoles ont été faites simples. Un petit cartouche à la base, un fleuron à chaque volute indiquent discrètement que cet organe de la construction doit porter décoration.

Pour ce qui est des lucarnes, la forme a été dictée par la nécessité de rester dans les règlements tout en donnant le maximum de jour.

Les façades sur rues privées sont semblables aux deux autres. Quand les immeubles d'en face seront construits, elles seront vues sous un tout autre aspect et elles prendront au regard plus de grandeur.

Il n'y a rien à signaler chez elles de particulier, si ce n'est que les deux portes de l'escalier de secours sont peu indiquées et noyées dans le soubassement pour ne pas attirer l'attention sur des baies dont l'usage ne doit psa être courant.

L'article élogieux consacré à l'immeuble du 93 par *La construction moderne*.

Sommaire

MINISTERE de la DEFENSE NATIONALE & de la GUERRE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

1

LE PRESIDENT de la REPUBLIQUE FRANCAISE

SUR LE RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL, MINISTRE DE LA DEFENSE NATIONALE ET DE LA GUERRE,

Vu le décret-loi du 8 août 1935, complété par celui du 30 Octobre 1935 et relatifs à l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu le décret-loi du 30 Octobre 1935, relatif à l'expropriation et à l'occupation temporaire des propriétés nécessaires aux travaux militaires;

Vu le règlement d'administration publique du 25 Octobre 1935, relatif à la constitution et au fonctionnement de la Commission arbitrale d'évaluation, instituée par l'article 31 du décret-loi du 8 Août 1935, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

D E C R E T E :

ARTICLE Ier - Est déclarée d'utilité publique et d'urgence l'acquisition, pour le Service militaire d'un immeuble bâti situé à PARIS, 93 Boulevard du Montparnasse et nécessaire à l'installation de divers services.

Ledit immeuble figuré, par une teinte rose sur un plan parcellaire et désigné [illegible] à l'appui.

Ces documents ci-annexés ont été établis le 16 Mars 1938 par le Chef du Génie de PARIS-SUD.

ARTICLE 2 - Le Président du Conseil, Ministre de la Défense Nationale et de la Guerre est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à PARIS, le 22 Octobre 1938
Signé: A. LEBRUN

Par le Président de la République
Le Président du Conseil
Ministre de la Défense Nationale
et de la Guerre
E. DALADIER

Pour Ampliation
Le Chef du Bureau des
Archives Administratives:
Signé:

Le décret d'acquisition du 93 pour les besoins de la Défense nationale et de la Guerre en date du 22 octobre 1938.

Ministère
de la
DEFENSE NATIONALE
ET DE LA GUERRE

Direction de
la Défense Passive

93, Bd du Montparnasse
PARIS VI°

N° 75

A R R E T E

portant désignation des établissements privés et des entreprises présentant un intérêt national ou public, chargés à ce titre d'assurer eux-mêmes leur protection contre les attaques aériennes.

Paris, le 20 Février 1939

LE MINISTRE DE LA DEFENSE NATIONALE ET DE LA GUERRE

Le 93 abrita la direction de la Défense passive.

1938-1944

En 1938, la direction des Postes et Télégraphes de la Seine quitte le 93, boulevard du Montparnasse. La situation internationale nécessite alors le renforcement de notre défense nationale. Par décret du Président de la République en date du 22 octobre 1938 est donc déclarée d'utilité publique et urgente l'acquisition, pour le service militaire, de l'immeuble du 93, boulevard du Montparnasse, acquisition nécessaire, selon le texte *"à l'installation de divers services"*. L'indemnité versée au propriétaire s'élève à 4 800 000 francs et la date de prise de possession est fixée au 15 octobre 1938.

La direction de la Défense passive et divers organismes de la place de Paris succédèrent ainsi aux postiers et ce jusqu'à l'occupation de Paris par l'armée allemande en juin 1940. Notre immeuble suivit le sort des bâtiments militaires et fut alors occupé par des personnels allemands, civils et militaires chargés des services postaux et de la censure[1].

Pourtant, dès la fin septembre 1940, l'administration française semble avoir ébauché le projet d'y installer l'Institut géographique national. Le ministère de la Guerre ne donna pas son accord ; il est d'ailleurs peu probable que les démarches à effectuer auprès des autorités d'occupation pour faire lever le contrôle qu'elles exerçaient sur l'édifice eussent abouti. L'Institut géographique national s'installa donc sur le terrain de l'ancien parc à fourrages de Saint-Mandé.

A la Libération, le 25 août 1944, les Allemands avaient déjà évacué la plus grande partie des locaux qu'ils occupaient dans Paris, soit pour se replier vers l'est, soit pour se concentrer dans un certain nombre de points d'appui (tel, pour le quartier, celui réunissant le palais du Luxembourg, ses jardins et l'Ecole nationale supérieure des mines, où 500 à 600 d'entre eux s'étaient retranchés).

Il nous paraît intéressant de reproduire ici les informations qui nous ont été obligeamment données par le conservateur[2] du fonds historique de la Fondation Leclerc et qui concernent la libération du quartier de Montparnasse par la 2e division blindée.

1. L'état des immeubles occupés par les autorités allemandes en date du 8 septembre 1940, conservé aux archives de la préfecture de Police de Paris, ne mentionne pas le 93. L'occupation, plus tardive, n'en est pas moins certaine : l'information donnée par M. Goulon-Sigwalt est attestée par les annuaires téléphoniques allemands à partir de 1941. Stéphan Martens, de l'Institut historique allemand de Paris, confirme que le 93 était le siège du bureau central de la poste militaire et que la *Feldpost* est restée dans les lieux jusqu'à la Libération (N.D.A.).
2. J. Bervialle (NDA).

Verzeichnis der Fernsprechanschluesse der deutschen Dienststellen in Gross-Paris

Extrait de l'annuaire de la poste militaire allemande de 1941.

Feld-Nachrichten-Kommandantur 28, siehe Seite 25

Feldpost :

Armeebriefpruefstelle 506, boul. Montparnasse 93
Armeebriefstelle 506 u. Luftgaupostamt Paris
Simca Garage am Bhf. Montparnasse
Armeebriefstelle 506 Fernschreibstelle, rue d'Alençon 1

25 août 1944. La section obusiers du sous-groupement Vézinet sur le boulevard du Montparnasse. Au fond, le 93.

La 2e DB à Montparnasse

"A 2 heures du matin, le 25 août, le général Leclerc donne l'ordre suivant au capitaine de Boissieu[1]*, commandant l'escadron de protection du Quartier général* : "Vous porter au Carrefour de la Croix de Berny et si vous ne rencontrez pas de résistance progresser jusqu'au Lion de Belfort, ensuite direction Hôtel de Ville ou gare Montparnasse, suivant les réactions ennemies et les renseignements."

A 4 heures, départ de 2 pelotons de l'escadron, le 3e restant en protection du général qui suit immédiatement derrière, lui-même suivi par le sous-groupement Rouvillois, du 12e Cuirassiers.

Progression sans incident jusqu'au Lion de Belfort.

Là, le général envoie l'escadron Boissieu vers Port-Royal et le Luxembourg, et le sous-groupement Rouvillois vers Montparnasse par le boulevard Raspail. Lui-même suit le détachement Boissieu.

Arrivé à la station de métro Port-Royal, l'escadron est accueilli à coups de mortiers provenant du Luxembourg. Le général décide de laisser le capitaine de Boissieu au contact et, renonçant à gagner l'Hôtel de Ville, poursuit vers la gare Montparnasse où "doit se trouver un bon central téléphonique"*, accompagné d'un peloton d'obusiers et de son P.C. sous les ordres du lieutenant-colonel de Guillebon.*

Progression sans incident. Le P.C. retrouve à la gare le sous-groupement Rouvillois qui continuera sa progression vers les Invalides d'une part, les rues de Rennes, Vaugirard et Fleurus d'autre part. Aucun incident, ni Allemands sur le parcours, la gare est vide d'ennemis.

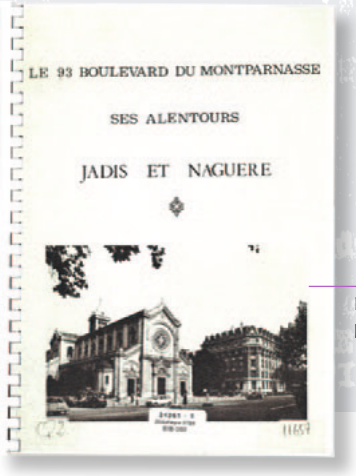
Le capitaine de Boissieu apprend par un radio amateur que les Allemands du Sénat, prévenus de l'arrivée du Quartier général à Montparnasse, projettent une sortie en direction de la gare. Il demande des renforts, reprend sa progression par le boulevard Saint-Michel en direction de l'Ecole des Mines et du Luxembourg et fait garder la rue d'Assas par les FFI[2]*, mal armés mais courageux, que vient de lui amener un civil portant cinq galons sur son veston : le colonel Fabien. Le général Leclerc fait venir celui-ci à son P.C.*

Le sous-groupement Putz arrivé en renfort pour liquider le Luxembourg, l'escadron de Boissieu rejoint la gare Montparnasse à 17 heures et y assurera la protection du général de Gaulle qui arrive à 18 h 45.

L'opération sur le Luxembourg devait coûter à ce seul escadron 2 tués et 3 blessés graves. En résumé, il n'y eut aucun combat sur le boulevard du Montparnasse entre Port-Royal et la Gare, et la 2e division blindée n'est certainement pas intervenue dans l'immeuble qui vous abrite. Si des éléments s'en sont emparé sans combat, ils ne pouvaient appartenir qu'à la "Colonne" Fabien des FTP[3]*."*

1. Actuel grand chancelier de la Légion d'honneur [en 1979].
2. Forces françaises de l'intérieur.
3. Francs-tireurs et partisans.

Sommaire



La monographie rédigée en 1979 par Edouard Goulon-Sigwalt.

De nouveaux occupants

En septembre 1944, le Gouvernement provisoire de la République se met en place. Les services de la censure française succèdent à la *Feldpost* allemande. Officiellement dénommés "services des contrôles techniques", ils étaient dirigés par le général Albéric de Maistre. Pendant quelques semaines les services de censure, anglais et américains, cohabitèrent avec leurs homologues français. A leur départ, une partie de l'état-major du Génie vint s'installer aux quatrième et cinquième étages de l'immeuble. Courant 1945, les services des contrôles techniques le quittaient pour être dissous quelques mois après.

Telle était la situation de l'immeuble du 93 boulevard du Montparnasse à l'arrivée du premier secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale, arrivée que l'on peut situer au cours du premier trimestre 1946.

Max Hymans, qui fut ce premier secrétaire général, avant de devenir président de la compagnie nationale Air France, s'installa au second étage avec ses plus proches collaborateurs, tandis que les divers autres éléments qui devaient ultérieurement former la direction du personnel et de l'administration générale, la direction des Transports aériens et la direction de la Navigation aérienne se partageaient le rez-de-chaussée ainsi que les premier, troisième et cinquième étages.

Le quatrième étage restait occupé par des organismes militaires, mais en 1955, l'Aviation civile dut rétrocéder une partie du cinquième étage afin d'y abriter le général Raoul Salan, de retour d'Indochine[1].

1. Dominique Salan, fille du général, précise que son père a occupé un bureau au 93, boulevard du Montparnasse de janvier 1955 à novembre 1956. Il était alors commandant des réserves stratégiques et membre du Conseil supérieur de la guerre. Le général Zeller, qui lui succéda, fut aussi hébergé au 93. Tous deux évoquent cet épisode dans leurs mémoires (N.D.A.).

1955-1956, un hôte de marque

Après ce voyage rapide, mais tellement instructif en Algérie, je reprends mes occupations parisiennes et me consacre à cette IIe Armée dont on m'a donné le commandement. Je suis nommé membre du Conseil supérieur de la guerre et, à ce titre, j'assiste aux grandes réunions de l'état-major de l'armée de Terre, ce qui me permet de me tenir au courant des affaires militaires françaises dominées d'ailleurs par le fait algérien.

Mes bureaux se trouvent au dernier étage du bâtiment du secrétariat de l'Aviation civile, juste en face de la Coupole, c'est donc un coin très animé et fort sympathique de Montparnasse que j'ai sous les yeux.

Raoul Salan, *Mémoires, tome 3, Fin d'un empire, Algérie française*, Presses de la Cité, 1972.

D'un général l'autre

Au mois de décembre 1956, le général Salan fut désigné comme commandant en chef en Algérie en remplacement du général Lorillot. Celui-ci venait à Paris, pour prendre à son tour les fonctions de chef d'état-major de l'Armée.

Depuis son retour d'Indochine, en 1955, Raoul Salan avait occupé, à Paris, les fonctions de "commandant des réserves stratégiques ". A ce titre, en cas de conflit généralisé, il devait, dans le cadre de l'OTAN, prendre la tête d'une "IIe armée française ". Celle-ci n'existait pas en temps de paix et serait alors formée d'éléments épars sur le territoire ou mis sur pied à l'aide de réservistes. Sa composition, sa réunion et son entrée éventuelle en action demandaient cependant un travail de préparation assez dense.

L'emploi était donc vacant, mais peu exaltant. Je pensais qu'il occuperait cependant mes journées et me permettrait d'être utile jusqu'à la fin - relativement proche - de ma carrière. J'acceptai donc l'offre qui m'en était faite.

En vérité, cette IIe armée était un "tigre de papier" comme disent les Chinois. Il fallait quand même s'appliquer à en faire une réalité, en contrôlant les conditions de sa mise sur pied éventuelle et en étudiant les hypothèses de son emploi en temps de guerre.

Dans ce dernier domaine, je dépendais du Commandement supérieur des forces alliées en Europe, le SHAPE, aux ordres du général Gruenther, établi à Rocquencourt, et plus spécialement du commandement "Centre-Europe" exercé à Fontainebleau par le général Valluy.

L'état-major - très réduit en temps de paix - des "Réserves stratégiques" était installé au quatrième étage d'un grand immeuble du boulevard X. Une seule porte, soigneusement verrouillée, en défendait l'entrée. Quelques pièces abritaient là un personnel de cinq officiers et d'une dizaine de secrétaires, encadrés d'autant de coffres-forts bourrés de cartes et de dossiers.

Ces fonctions me laissaient d'indiscutables temps de réflexion, en même temps qu'elles surchargeaient de travail mon excellente équipe d'officiers.

André Zeller, *Dialogues avec un général*, Presses de la Cité, 1974.

Pour le Secrétaire Général
et par ordre

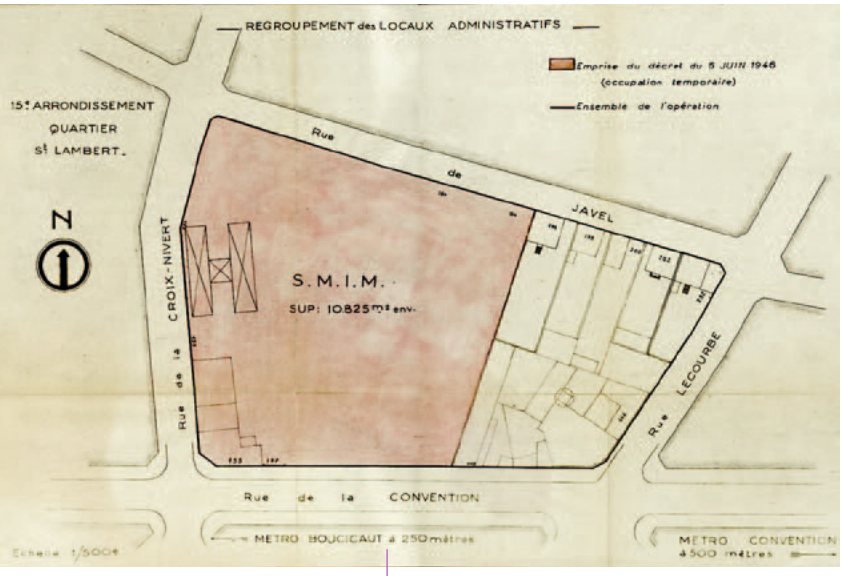
Le Chef du Bureau
Administratif du Cabinet

Ainsi se termine le chapitre II de la monographie consacrée en 1979 par Edouard Goulon-Sigwalt au siège de la DGAC et à ses alentours. Comme on a pu l'observer, l'auteur n'aborde pas la vie de l'Administration à laquelle il appartenait. Il était certainement plus intéressé par l'histoire de Paris ; il est vrai aussi que le 93 était alors un lieu en pleine activité, où l'Aviation civile était bien installée, sans perspective de départ imminent, départ d'ailleurs déjà si souvent évoqué qu'il était devenu chimérique. L'Aviation civile avait trente ans, et le temps n'était pas venu d'en faire l'histoire.

La DGAC, qui avait succédé au SGAC en 1976, quittera Montparnasse en 1993. Mais d'autres services de l'Aviation civile, parmi lesquels l'inspection générale, occuperont alors l'immeuble, et ce jusqu'en décembre 2009.

Sommaire

Droit de cité dans le XVe



L'îlot Convention en 1946, avant que ne débute la construction des bâtiments de l'Aviation civile.

Après-guerre, la pénurie de locaux génère l'éclosion de bâtiments administratifs construits à la va-vite, et l'ironie a beau jeu de prendre alors pour cible les bâtiments préfabriqués, qualifiés de *provisoire qui dure*. A l'Aviation civile, la cité de la Convention, érigée pour dix ans et qui vivra un demi-siècle, a incarné cette réalité architecturale de la fin des années quarante et suscité la moquerie affectueuse de générations de serviteurs de l'Etat.

Le 9 avril 1946, la commission de contrôle des opérations immobilières, statuant en matière de regroupement des locaux administratifs, se prononce en faveur de l'attribution au SGACC, pour le regroupement de ses services, de l'îlot délimité par les rues de la Convention, Croix-Nivert, Javel et Lecourbe[1]. Le terrain est alors sous réquisition au profit des services de la Guerre et occupé par le Génie jusqu'en juillet 1946 ; la direction des Bases aériennes y autorise l'installation du bureau terrains, du bureau architecture et du service des travaux de Paris. L'état de prise de possession des locaux par le SGACC est dressé le 22 juillet en accord avec un représentant du service du Génie de la Guerre.

Le terrain est propriété de la Société de moteurs à gaz et d'industrie mécanique[2] domiciliée au 164, rue de la Croix-Nivert (15e). La SMIM, filiale de la société Schneider et Cie, en état de liquidation amiable depuis 1938, fera apport par voie de fusion de la totalité de son actif et de son passif le 1er janvier 1949 à la Société anonyme d'optique et de mécanique de haute précision.

La surface de l'îlot est de 14 838 m². Il comporte à l'angle de la rue de la Convention et de la rue de la Croix-Nivert un bâtiment en briques apparentes - occupé jusqu'en juillet 1946 par le service technique du Génie militaire - constitué de caves, d'un rez-de-chaussée, de deux étages et d'un 3e étage plus restreint. Sont également présents sur le terrain un château d'eau, deux baraques montées par les Allemands et des constructions en partie ruinées à l'angle de la rue de la Convention et de la rue Lecourbe.

1. Cette implantation du SGACC sur la quasi-totalité d'un îlot bordé par quatre rues explique que ses services furent dotés d'adresses différentes et parfois changeantes.
2. La SMIM a vraisemblablement été créée entre 1932 et 1934 : absente de l'annuaire des Postes de 1932, elle apparaît sur celui de 1934, domiciliée au 135, rue de la Convention.

Sommaire

La cité de la Convention, construite en moins de deux ans, entre 1946 et 1948. Sur la photo en haut à gauche, on aperçoit au fond les bâtiments ruinés de la SMIM et le château d'eau qui va disparaître.

Sommaire

9934

Paris, le 22 août 1946

Commission de Contrôle
des Opérations immobilières
poursuivies par les
Services Publics ou d'Intérêt Public
Le Conseiller d'Etat,
Président de la Commission

A MONSIEUR LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
Direction des Bases Aériennes.

93, Bld. du Montparnasse, PARIS 6ème.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que dans sa séance du 9 août 1946, la commission instituée par le décret du 2 Novembre 1945 tendant à renforcer le contrôle des opérations immobilières poursuivies par les Services Publics ou d'intérêt Public, a émis un avis favorable au projet d'expropriation (procédure d'urgence) de l'ensemble des immeubles bâtis et non bâtis situés à Paris et circonscrits par la rue de la Convention, la rue Croix-Nivert, la rue de Javel et la rue Lecourbe, en vue du regroupement des services extérieurs du Secrétariat Général à l'Aviation Civile.

DIRECTION des BA...
Arrivée le 26 AOUT 1946
N° 24553

Pr. Le Président de la Commission,

Le feu vert de la CCOI à l'expropriation des immeubles de l'îlot Convention.

Les bâtiments constituant l'angle de la rue de Javel et la rue Lecourbe, correspondant aux 198 à 202 rue de Javel, restent propriété de la SMIM. Un immeuble à usage de logement y sera édifié à la fin des années cinquante par la société immobilière Paris et Centre, devenue propriétaire. Quant au 196, enclave entre les deux parties, appartenant aux consorts Fleuriot, il sera acquis plus tard par l'Aviation civile. Le 30 décembre 1950, le SGACC et la société immobilière procèdent à un échange de parcelles et concluent un contrat de cour commune.

Par décret n° 46-1355 du 6 juin 1946, complété par décret n° 47-470 du 19 mars 1947, sont frappés d'occupation temporaire au profit du SGACC les terrains nus suivants : 135 à 137 rue de la Convention, 153 à 155 rue de la Croix-Nivert et 178 à 194 rue de Javel[1] ; le terrain est en outre affecté à l'aménagement de constructions provisoires. Enfin, la réquisition de l'immeuble bâti est transférée de la Guerre aux Travaux publics le 23 juillet 1946.

Le 28 octobre 1946, Pierre Cazes, directeur des Bases aériennes, se fondant sur l'avis de la CCOI du 9 août 1946 préconisant le regroupement provisoire du SGACC et notamment de ses services extérieurs dans des constructions semi-provisoires sur l'îlot Convention, précise au service de contrôle des opérations immobilières qu'il a donné ordre de commencer les travaux mais que ceux-ci semblent devoir être interrompus du fait de l'occupation par les services de la Production industrielle d'une partie du terrain dans l'angle formé par les rues de la Convention et Lecourbe, non couverte par le décret d'occupation temporaire. Or lesdits services entendent se maintenir dans les lieux au motif que le département de la Guerre leur en aurait transféré la réquisition et qu'ils seraient en pourparler pour une location. Pierre Cazes propose le 29 octobre au ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme (MRU) de lancer sans tarder la procédure d'expropriation. Le 29 novembre, le ministre de l'Economie nationale (service de contrôle des opérations immobilières) informe la direction des Bases aériennes que la CCOI a émis le 30 octobre un avis favorable à la poursuite des travaux et que la Production industrielle va être invitée à libérer le terrain.

Mais l'Assemblée nationale refuse l'inscription au budget extraordinaire de 1947 des crédits nécessaires à la réalisation des opérations immobilières, empêchant l'acquisition des immeubles de la Convention. Les crédits seront finalement ouverts par la loi du 9 septembre 1948 et le décret du 29 janvier 1949 réservera les terrains pour cinq ans en vue du regroupement des locaux administratifs.

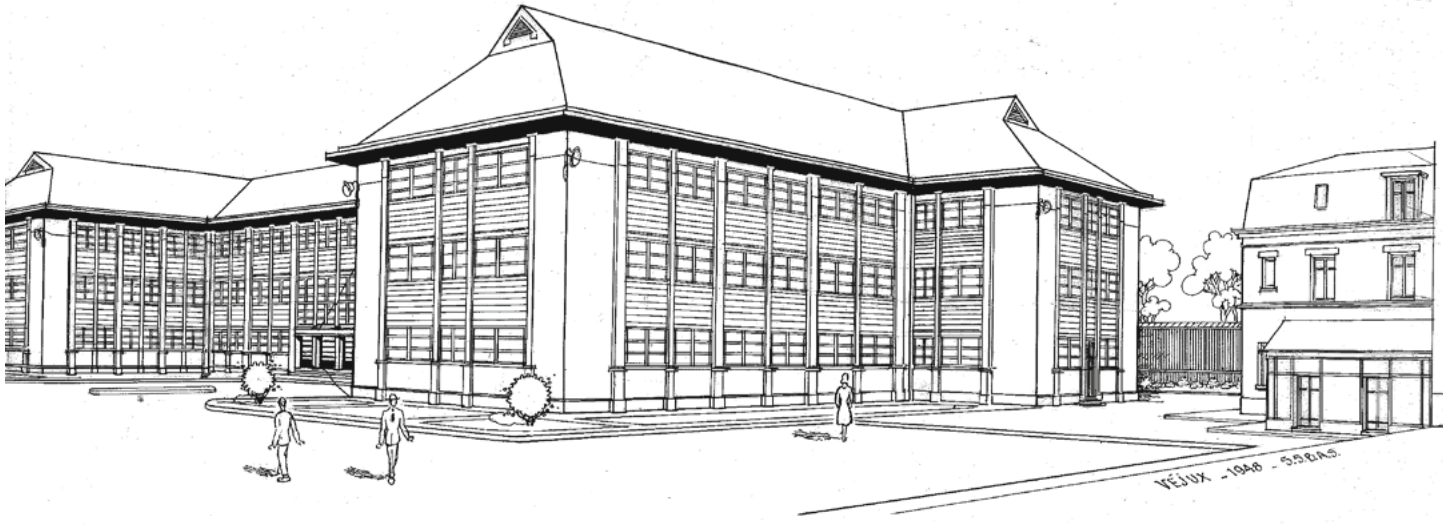
1. La numérotation évolue selon les actes ; si pour la rue de Javel, c'est toujours 178 à 194 et pour la Croix-Nivert 153 et 155, pour la Convention, aux 135 à 143 s'ajoute parfois le 149 ; quant à la rue Lecourbe, c'est parfois les 240 et 242, parfois le 246. Les voies d'accès au terrain se limitent en tout cas à la rue de la Convention (135 à 143), à la rue de la Croix-Nivert (153 et 155) et à la rue de Javel (178 à 194). En 1959, l'immeuble du SGACC se voit attribuer les numéros suivants : rue Lecourbe, le 246 ; rue de la Croix-Nivert, les 149 à 163 ; rue de la Convention, les 135 à 147 ; rue de Javel, les 184 à 194.

Sommaire

Le 13 juillet 1949, la CCOI autorise l'acquisition par voie d'expropriation de 14 838 m² de terrain compris entre les rues de la Convention (135 à 143), Croix-Nivert (153-155), Javel (178 à 194) et Lecourbe (246), sous réserve que le SGACC s'engage à rembourser ultérieurement l'avance faite par le MRU pour l'acquisition des terrains nus. Le SGACC, tout en contestant la procédure, *« contraire au texte de l'article 11 de l'ordonnance du 2 novembre 1945, qui ne prévoit en aucun cas le remboursement au ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme des dépenses qu'il aura faites pour les acquisitions, expropriations ou constructions décidées par la commission de regroupement »*, décide de faire inscrire à son budget un crédit de 15 à 20 millions de francs.

Le terrain et l'immeuble bâti devenus propriété de la Société anonyme d'optique et de mécanique de haute précision sont finalement expropriés au profit de l'Etat par ordonnance du 26 janvier 1950, le prix payé étant de 47 600 000 F, non comprises les indemnités d'occupation temporaire.

En fait, lorsqu'intervient l'expropriation, la cité de la Convention est déjà sortie de terre. Plusieurs centaines de bureaux ont été construits entre 1946 et 1948 grâce à un procédé novateur, de préfabrication bois-fibrociment avec habillage de briques rouges. Le confort est modeste, les bâtiments en principe provisoires… le service technique de la Navigation aérienne, dernier occupant, ne quittera pourtant les lieux qu'à l'été 1998.



Cité Administrative de la Convention.
PARIS XV.

Sommaire

De salons en bureaux

Les implantations du SGACC en 1948

93, boulevard du Montparnasse	Secrétaire général - cabinet - DNA - DTA
135, rue de la Convention	DBA - EMBA - STBA - STS - Conseil supérieur des travaux de l'Air - SSBA Seine-SIA - Unité administrative de l'Air - IGAC
82, rue des Pyrénées	Service des ports aériens
Quai Branly/Avenue Rapp	Météorologie nationale
196, rue de l'Université	Météorologie nationale

A la fin des années quarante, l'Aviation civile abandonne peu à peu les appartements réquisitionnés, souvent luxueux mais peu adaptés à l'activité administrative. Et, malgré les nouveaux locaux de la Convention, le SGACC s'estime à l'étroit et reste en concurrence avec les services de la Défense pour les immeubles de Montparnasse et de la rue des Pyrénées.

Le 12 août 1948, la direction des Bases aériennes adresse au service de contrôle des opérations immobilières une note générale rappelant la restructuration de l'ancien ministère de l'Air intervenue fin 1945 et l'absence de dévolution d'immeubles aux services constituant l'Aviation civile. Pierre Cazes rappelle aussi que les deux bâtiments provisoires (200 bureaux) construits rue de la Convention selon le souhait de la CCOI ont dû, en raison de la cessation de certaines réquisitions, accueillir des services non prévus, comme l'inspection générale. Des bâtiments ont également été construits quai Branly pour la Météorologie. De ce fait, le SGACC a pu libérer le 42, avenue Foch, le 17, avenue Raymond Poincaré, le 93, quai d'Orsay, le 17, avenue Théophile Gautier, le 77, boulevard Suchet, le 7, rue du Cirque et le 45, boulevard d'Auteuil. Le SGACC occupe désormais les immeubles énumérés ci-contre[1].

Mais le directeur des Bases ajoute que le service de l'Aviation légère et sportive (SALS) est resté au boulevard Victor, que le service spécial des Bases aériennes (SSBA) de la Seine ne devrait pas rester rue de la Convention et que le service du domaine de Paris, antérieurement logé avenue Théophile Gautier, est désormais installé au 2, rue Saint-Didier, dans un hôtel particulier dont le bail expire le 31 décembre.

M. Cazes en vient ensuite à l'objet de sa lettre : informer le service de contrôle des opérations immobilières des difficultés que le SGACC rencontre dans la récupération de la totalité des locaux de la rue des Pyrénées, et ce malgré l'achèvement de nouveaux bâtiments dans la cité de l'Air - réalisés par le SSBA de la Seine - qui permettraient d'accueillir les services de l'Air logés rue des Pyrénées. En effet, la direction du commissariat et de la justice de l'Air qui vient d'évacuer les locaux du 82 a immédiatement

1. Le SGACC aurait même envisagé à la fin des années quarante de surélever d'un ou deux étages l'immeuble de Montparnasse. L'opération, techniquement possible, se serait heurtée à l'opposition formelle des services d'urbanisme de la ville de Paris.

Sommaire

Le service des Sports aériens, rebaptisé service de l'Aviation légère et sportive, avait été transféré des Armées au SGACC en octobre 1946. Son fanion resta planté boulevard Victor jusqu'en 1954.

été remplacée par l'agence comptable du budget annexe de l'Armement, ce qui n'empêche pas le secrétariat d'Etat à l'Air de continuer à demander l'évacuation, boulevard Victor, des locaux occupés par le SALS dans la caserne Guynemer.

Palinodies

Le 8 septembre 1950, le président de la CCOI, après enquête sur les conditions d'installation du SGACC propose, en divergence avec les solutions envisagées jusque-là :

- que les agents des Bases aériennes logés rue des Pyrénées et ceux du SALS, logés boulevard Victor, rejoignent Montparnasse, le service du Génie migrant alors rue des Pyrénées,
- que les agents de la section du domaine de Paris rejoignent la cité administrative de la rue de la Croix-Nivert.

Fin décembre 1950[1], le ministre de la Défense nationale demande à son collègue des Transports la restitution intégrale du 93, boulevard du Montparnasse, *« occupé indûment »* par le SGACC, au motif que l'immeuble de la rue de la Convention est désormais achevé, et l'informe qu'il saisit de la question le président du Conseil des ministres. Une autre lettre, cette fois du secrétariat d'Etat aux Forces armées « Air », préconise le maintien du SALS boulevard Victor, au motif de liaisons étroites avec ses propres services, position exactement contraire à ses demandes antérieures… ce qui conduit le SGACC à penser que l'Air souhaite en réalité se voir à nouveau rattacher le SALS.

La CCOI, siégeant les 22 et 29 décembre 1950, se déclare alors favorable à la restitution de Montparnasse aux services de la Guerre. Elle demande par ailleurs que les services des Mines installés dans les immeubles du ministère des Travaux publics au 244 et 246 du boulevard Saint-Germain soient transférés au 24, rue de l'Université pour laisser la place aux services du SGACC logés à Montparnasse. La commission souhaite enfin que le SALS abandonne les locaux du boulevard Victor pour le 82 de la rue des Pyrénées, que l'agence comptable de l'Armement doit évacuer.

1. Lettre non datée.

Le 10 février 1951, le directeur du cabinet du ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, dans une réponse à son collègue de la Défense, lui précise que la libération des locaux de Montparnasse ne pourra intervenir que par paliers successifs, au fur et à mesure de l'achèvement des extensions prévues boulevard Saint Germain.

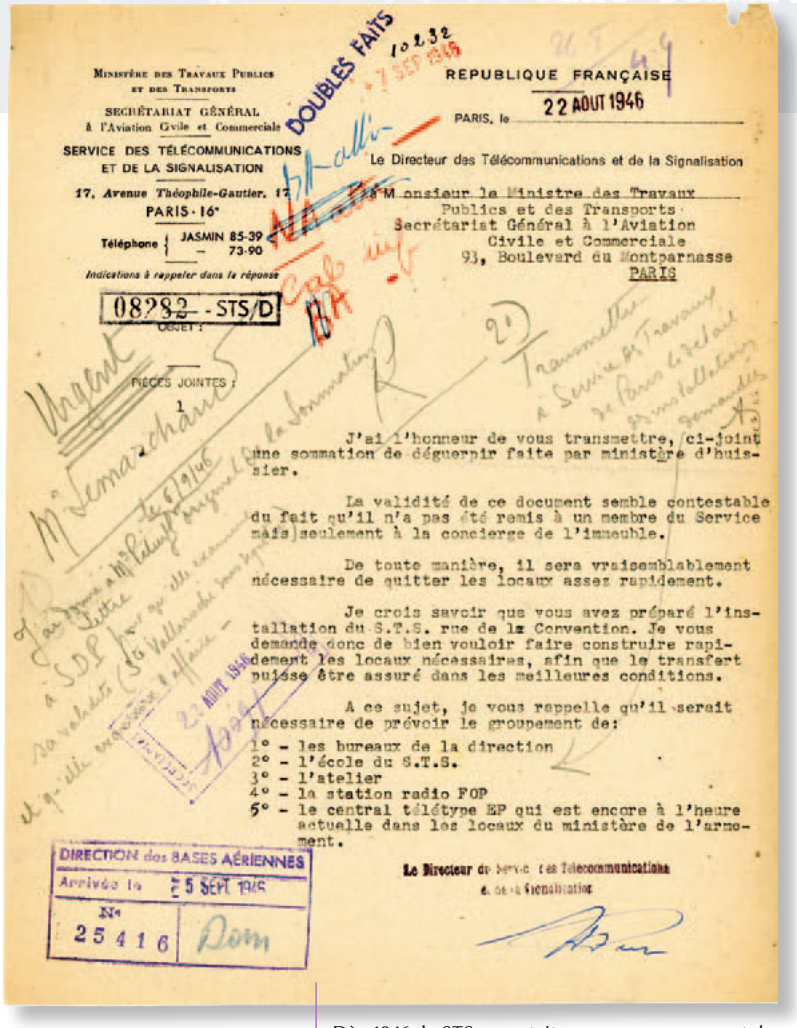
Le 5 mars, la direction des Bases aériennes saisit à nouveau la Défense nationale d'une demande d'évacuation des locaux de la rue des Pyrénées par l'agence comptable de l'Armement, le SALS devant en échange libérer les bureaux du boulevard Victor.

Le 6 juillet, la CCOI intervient auprès du SGACC en vue d'une libération progressive de Montparnasse au profit du secrétariat général aux Forces armées « Guerre ». Le secrétaire général, René Lemaire, refuse par lettre du 30 juillet, au motif que l'installation du SGACC boulevard Saint-Germain reste à l'état de projet, et rappelle à cette occasion que l'agence comptable de l'Armement n'a toujours pas évacué la rue des Pyrénées. Et le 21 novembre suivant, René Lemaire procède lui-même à une répartition des locaux du 82 : le rez-de-chaussée et le 3e étage sont affectés à l'agence comptable de l'Armement ; le service des travaux immobiliers de l'Aéronautique de la région parisienne (STIARP) qui a succédé au SSBA de la Seine se voit attribuer les 1er et 2e étages ; la section du domaine de Paris est logée au 4e étage ; outre le standard téléphonique et l'agence comptable, le rez-de-chaussée héberge la section de gendarmerie des Transports aériens. Enfin, douze bureaux restent à affecter.

Entre STS et logements de fonction

Le 4 août 1943, la société immobilière Vallaroche loue par baux distincts au secrétariat général à la Défense aérienne six appartements de l'immeuble qu'elle possède au 17 de l'avenue Théophile Gautier (16e). Le 20 décembre 1945, la société donne congé au ministre de l'Air, pour cinq appartements au 1er mai 1946 et pour le sixième au 1er juillet. Mais elle a été placée sous séquestre par ordonnance du 20 septembre 1945 et sa gestion confiée au directeur des Domaines… L'Administration conserve donc l'usage des appartements.

Sommaire



MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS
SECRÉTARIAT GÉNÉRAL à l'Aviation Civile et Commerciale
SERVICE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS ET DE LA SIGNALISATION
17, Avenue Théophile-Gautier, 17
PARIS-16e
Téléphone { JASMIN 85-39 / — 73-90

Indications à rappeler dans la réponse

08282 - STS/D
OBJET :

PIÈCES JOINTES :
1

DOUBLES FAITS
10232
7 SEP 1946

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PARIS, le 22 AOUT 1946

Le Directeur des Télécommunications et de la Signalisation

à Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale
93, Boulevard du Montparnasse
PARIS

J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-joint une sommation de déguerpir faite par ministère d'huissier.

La validité de ce document semble contestable du fait qu'il n'a pas été remis à un membre du Service mais seulement à la concierge de l'immeuble.

De toute manière, il sera vraisemblablement nécessaire de quitter les locaux assez rapidement.

Je crois savoir que vous avez préparé l'installation du S.T.S. rue de la Convention. Je vous demande donc de bien vouloir faire construire rapidement les locaux nécessaires, afin que le transfert puisse être assuré dans les meilleures conditions.

A ce sujet, je vous rappelle qu'il serait nécessaire de prévoir le groupement de:
1° - les bureaux de la direction
2° - l'école du S.T.S.
3° - l'atelier
4° - la station radio FOP
5° - le central télétype EP qui est encore à l'heure actuelle dans les locaux du ministère de l'armement.

Le Directeur de Service des Télécommunications et de la Signalisation

DIRECTION des BASES AÉRIENNES
Arrivée le 25 SEPT 1946
N° 25416

Dès 1946, le STS comptait sur un regroupement de ses unités dans la future cité de la Convention.

Le service des Télécommunications et de la Signalisation, logé avenue Théophile Gautier, demande le 15 mars 1946 à la direction des Bases l'affectation de trois pièces supplémentaires pour les besoins des douze personnes de sa section balisage. Le lendemain, c'est Charles Dollfus, conservateur du musée de l'Air, qui réclame l'affectation des mêmes trois pièces à son profit, pour abriter ses collections stockées rue Claude Maltrat, à Issy-les-Moulineaux, dans un appartement que le musée doit libérer. L'activité primant l'histoire, la demande du STS est retenue.

Mais l'immeuble suscite aussi l'intérêt des hauts fonctionnaires civils et militaires. Ainsi, par note du 9 septembre 1946 au directeur des Domaines de Paris, Max Hymans donne son accord à la résiliation d'un bail *« consenti à mon département le 4 août 1943 »* avenue Théophile Gautier sous réserve qu'il puisse être loué à titre personnel à l'un des hauts fonctionnaires du SGACC, en l'occurrence Pierre Cazes, prioritaire au sens de l'ordonnance du 11 octobre 1945[1]. Monsieur Cazes occupera l'appartement en question jusqu'au milieu de l'année 1947.

Son voisin est le général Valin, inspecteur général de l'armée de l'Air[2], logé dans l'immeuble depuis août 1946. En juillet 1947, le général de corps aérien Léchères, inspecteur des forces aériennes d'outre-mer, demande au ministre l'affectation à son profit de l'un des appartements occupés par le STS. Le directeur des Bases, compte tenu du prochain regroupement de services du SGACC, dont le STS, au 135 de la rue de la Convention, ne voit aucun inconvénient à sa réquisition. Le général est nommé chef d'état-major de l'armée de l'Air le 1er février 1948, ce qui renforce ses droits à un logement de fonction[3] ; il prend possession de l'appartement de l'avenue Théophile Gautier le 23 mars.

1. Relative aux réquisitions de locaux à usage d'habitation, hôtels, pensions de famille et locaux similaires.
2. Chef de l'état-major général de l'armée de l'Air d'octobre 1944 à février 1947.
3. Le ministre des Finances donne son accord le 19 juillet 1947 au principe de l'attribution d'un logement de fonction aux généraux suivants : chef d'état-major général de l'armée de l'Air, inspecteur général de l'armée de l'Air, commandant de région aérienne et commandant de l'air outre-mer.

Sommaire

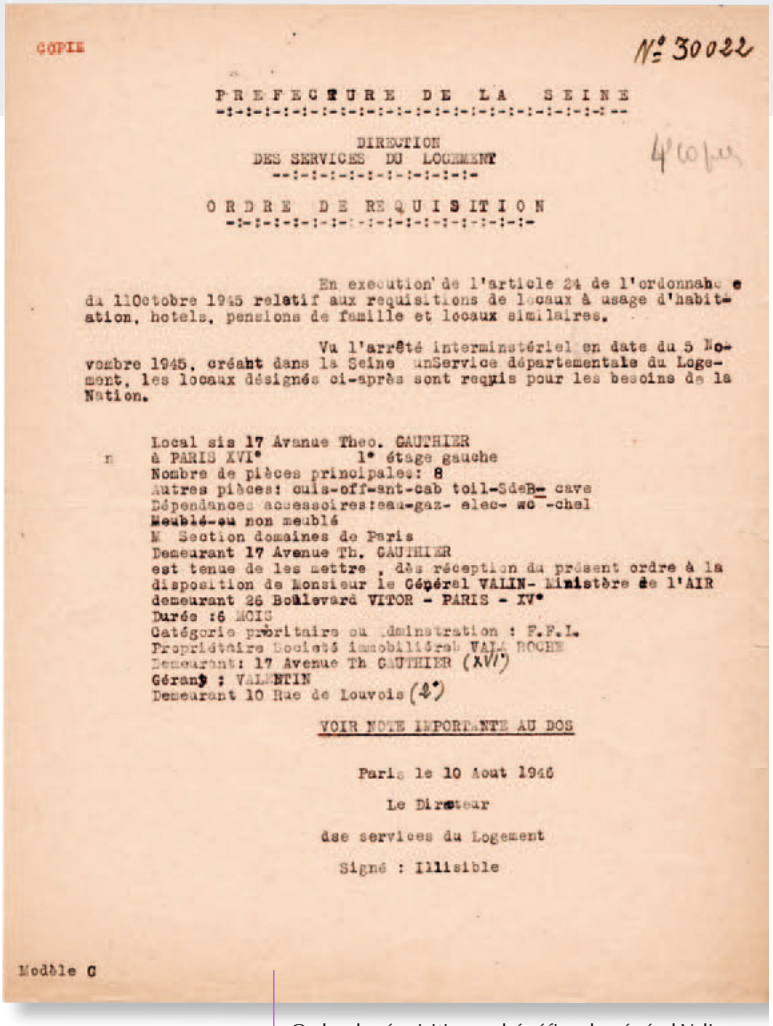
Le dossier archivé fait également état d'une demande - non suivie d'effet - présentée en décembre 1947 par François Mitterrand, ministre des Anciens combattants et des Victimes de Guerre, de disposer de l'un des appartements occupés par le STS.

Enfin, une note adressée le 13 janvier 1949 à la direction des Bases aériennes par le chef de la section du domaine de Paris reflète les difficultés de la gestion des logements de fonction : le signataire, René Pelcerf, soulignant que les propositions de régularisation qu'il a faites à l'état-major de l'armée de l'Air le 25 mars 1947 ne semblent pas avoir été retenues, reprend à son compte l'analyse du contrôleur Lefevre, du secrétariat aux Forces armées (Air), qui estimait *« qu'il aurait été sans doute plus judicieux d'acquérir des hôtels particuliers en vue d'assurer un logement de fonction aux ayants-droits au lieu de procéder à des réquisitions d'appartements qui dans tous les cas restaient occupés par les intéressés lorsque ceux-ci ne bénéficiaient plus du droit à ce logement de fonction. »*

1951, arrêt sur image

En 1951, nombre de services d'administration centrale et de services extérieurs centraux sont installés cité de la Convention, avec pour adresse le 155, rue de la Croix-Nivert. C'est le cas de la direction des Bases aériennes, logée initialement à Montparnasse, du service technique des Bases aériennes, anciennement avenue Foch, de l'établissement du matériel des Bases aériennes, précédemment rue du Cirque, et du service de la Navigation aérienne, né en 1949 de la fusion du service des Télécommunications et de la Signalisation et du service des Ports aériens. La section des Instructions aéronautiques est également sur le nouveau site, avec pour adresse le 135, rue de la Convention. L'inspection générale et la mission de contrôle ont quitté l'avenue Poincaré, elles aussi pour les modestes locaux du 15e. L'ENAC, créée en 1949 et installée à Orly, dispose également de bureaux à la Convention.

Restent logés à Montparnasse le secrétaire général, son cabinet, l'administration générale et la direction de la Navigation aérienne et des Transports aériens. L'administration centrale se partage donc entre le 93 et la Convention : le SGACC est bicéphale.



COPIE

N° 30022

PREFECTURE DE LA SEINE

DIRECTION
DES SERVICES DU LOGEMENT

4 copies

ORDRE DE REQUISITION

En execution de l'article 24 de l'ordonnance du 11Octobre 1945 relatif aux requisitions de locaux à usage d'habitation, hotels, pensions de famille et locaux similaires.

Vu l'arrêté interministériel en date du 5 Novembre 1945, créant dans la Seine unService départementale du Logement, les locaux désignés ci-après sont requis pour les besoins de la Nation.

Local sis 17 Avenue Theo. GAUTHIER
à PARIS XVI° 1° étage gauche
Nombre de pièces principales: 8
Autres pièces: cuis-off-ant-cab toil-SdeB- cave
Dépendances accessoires:eau-gaz- elec- wc -chel
Meublé-ou non meublé
M Section domaines de Paris
Demeurant 17 Avenue Th. GAUTHIER
est tenue de les mettre , dès réception du présent ordre à la disposition de Monsieur le Général VALIN- Ministère de l'AIR
demeurant 26 Boulevard VITOR - PARIS - XV°
Durée :6 MOIS
Catégorie propriétaire ou Administration : F.F.I.
Propriétaire Locaux immobiliers VAL ROCHE
Demeurant: 17 Avenue Th GAUTHIER (XVI')
Gérant : VALENTIN
Demeurant 10 Rue de Louvois (2')

VOIR NOTE IMPORTANTE AU DOS

Paris le 10 Aout 1946

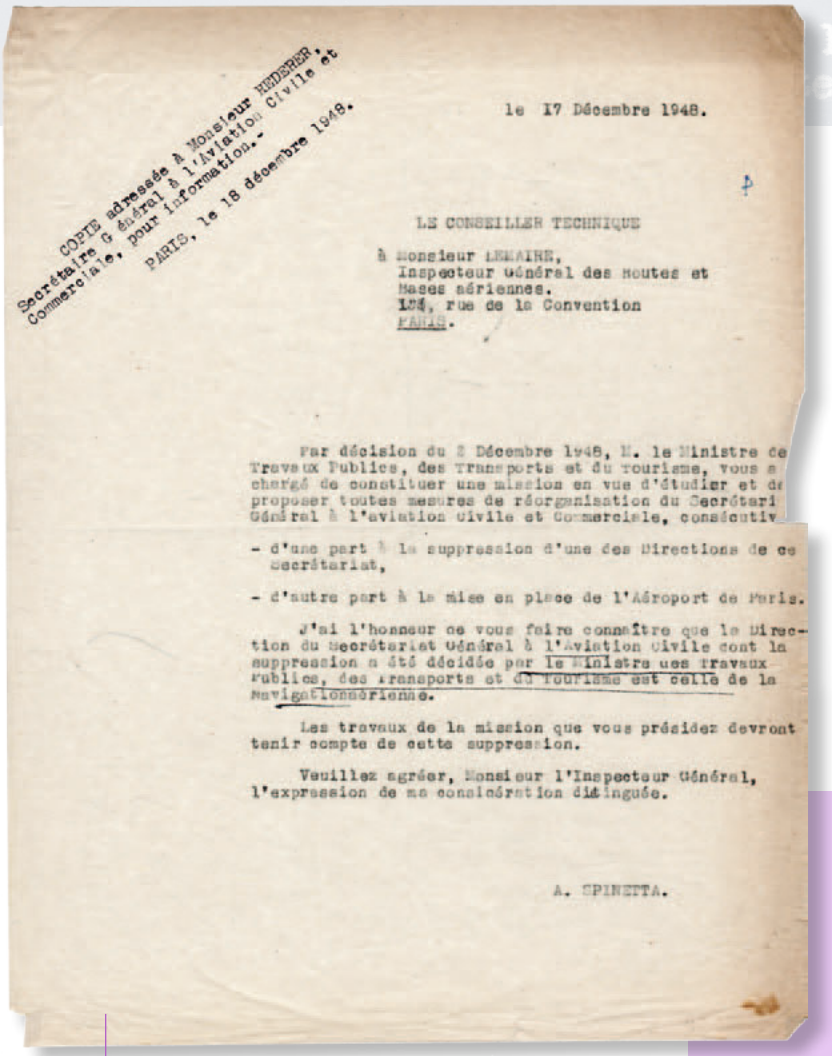
Le Directeur

des services du Logement

Signé : Illisible

Modèle C

Ordre de réquisition au bénéfice du général Valin.



COPIE adressée à Monsieur HERSHER, Secrétaire Général à l'Aviation Civile et Commerciale, pour information.-

PARIS, le 18 décembre 1948.

le 17 Décembre 1948.

LE CONSEILLER TECHNIQUE

à Monsieur LEMAIRE,
Inspecteur Général des Routes et Voies aériennes.
126, rue de la Convention
PARIS.

Par décision du 2 Décembre 1948, M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, vous a chargé de constituer une mission en vue d'étudier et de proposer toutes mesures de réorganisation du Secrétariat Général à l'aviation Civile et Commerciale, consécutive

- d'une part à la suppression d'une des Directions de ce Secrétariat,

- d'autre part à la mise en place de l'Aéroport de Paris.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la Direction du Secrétariat Général à l'Aviation Civile dont la suppression a été décidée par le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme est celle de la Navigationaérienne.

Les travaux de la mission que vous présidez devront tenir compte de cette suppression.

Veuillez agréer, Monsieur l'Inspecteur Général, l'expression de ma considération distinguée.

A. SPINETTA.

La DNA était la plus récente des directions du SGACC. Mais les menaces administratives de 1948 n'allaient pas nuire à son avenir ; bien au contraire, elle prendra par la suite une place prépondérante au sein de l'Administration de l'Aviation civile.

Par ailleurs, le SALS est toujours hébergé boulevard Victor. Le service des travaux immobiliers de l'Aéronautique de la région parisienne, est logé au 82, rue des Pyrénées : c'est l'adresse qui s'avérera la plus pérenne de celles occupées par l'Aviation civile d'après-guerre.

La Météorologie, réorganisée par décret du 1er mars 1951, et qui gardera toujours une relative indépendance jusqu'à la séparation de 1976 d'avec l'Aviation civile, reste installée sur son site historique du 7e arrondissement : la direction et l'établissement d'études et de recherches météorologiques (EERM) occupent les nouveaux bâtiments du 1 du quai Branly et le service météorologique de métropole et d'Afrique du Nord ceux construits au 2 de l'avenue Rapp, tandis que le centre technique et du matériel et le centre administratif habitent les anciens locaux de l'ONM, 196 rue de l'université.

Supprimer la DNA ?

Le 2 décembre 1948, le ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme charge René Lemaire, alors affecté à l'inspection générale, d'étudier à la fois la mise en place de l'Aéroport de Paris et la suppression d'une direction du SGACC. Le 17 décembre, A. Spinetta, conseiller technique du ministre, précise qu'il s'agit de la direction de la Navigation aérienne. Les archives de la DGAC conservent une note signée d'un comité d'entente et d'action intersyndicale FO-CFTC-Autonome s'élevant contre la perspective d'une répartition des attributions de la DNA entre la DBA et la DTA, qui ruinerait *« cet esprit aéronautique civile qui a pris naissance sur les aérodromes voici bientôt trente ans »*. Le comité se prononce alors en faveur d'une solution alternative, consistant à fusionner DNA et DTA, solution *« qui reconstituerait l'ancienne direction de l'Aéronautique civile d'avant-guerre qui pourrait prendre le titre de direction de l'Aviation marchande. »* Ce sera la solution retenue avec la création en mars 1949 de la DNTA, alliance qui prendra fin en octobre 1952 avec la réapparition de deux directions distinctes.

Sommaire

- Immeuble sis 82, Rue des Pyrénées :
SERVICE des DOMAINES - SERVICE des TRAVAUX IMMOBILIERS -
GENDARMERIE de l'AIR.

N.B.- M. le SECRETAIRE d'ETAT et son Cabinet, sont installés dans les Bureaux de la METEOROLOGIE NATIONALE, 1, Quai Branly.

Mouvements tournants

Au milieu des années cinquante, des modifications interviennent dans la répartition géographique des services, et pas toujours dans le sens de la rationalisation[1]. Le service de l'Aviation légère et sportive et son service extérieur, l'établissement du matériel et des centres métropolitains, basés au boulevard Victor, rejoignent la rue de la Croix-Nivert début 1954. En revanche, les bureaux budget, pensions et affaires sociales quittent leur direction de Montparnasse pour la Convention. Gain (militaire) de place oblige[2]… Quant à la direction des Transports aériens, elle loge désormais ses bureaux statistiques et immatriculation des aéronefs au 291, boulevard Raspail, siège de l'Aéroport de Paris. Enfin, l'établissement du matériel des Bases aériennes, venu de la rue du Cirque à la Convention se déplace maintenant au 7, avenue de la Porte de Sèvres.

La gendarmerie des Transports aériens s'installe au 82 de la rue des Pyrénées. L'échelon central du groupement aérien, le contrôle en vol et la mission de contrôle restent logés à l'Alma. Et la dispersion de l'administration centrale augmente encore avec le départ de Montparnasse pour la Convention du bureau budget et marchés de la DNA, puis de son bureau des recherches et sauvetage.

Le 21 octobre 1954, les orientations suivantes sont prises lors d'une réunion à la présidence du Conseil : les locaux libérés par le SALS boulevard Victor étant inutilisables, la Défense s'engage à construire à proximité une baraque Fillod destinée à abriter les services de l'agence comptable du budget annexe de l'Armement. Cette dernière restituera ainsi ses locaux de la rue des Pyrénées à l'Aviation civile, qui pourra à son tour libérer un étage et demi à Montparnasse au profit des militaires. L'opération doit être terminée pour le 1er janvier 1955… Rien de tout cela n'aboutira, l'agence comptable de l'Armement demeurant rue des Pyrénées jusqu'en 1986.

Répartition par service des locaux de la Convention en 1956

Services	Cellules	Occupants
Inspection générale et CSINA	51	70
DAG	19	32
DBA	77	98
SFASA	45	97
SNA	196	417
STBA	83	124
STIARP	3	4
ENAC	4	6
Conseil de discipline	1	1
Conseil médical	3	2
Ensemble	**482**	**851**

CSINA : Conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes.
DAG : direction de l'administration générale.
SFASA : service de la Formation aéronautique et des Sports aériens.

1. Une note du SGACC en date du 21 octobre 1953 révèle que le service de l'Aviation légère et sportive est toujours boulevard Victor et, plus surprenant, que le secrétaire d'Etat et son cabinet sont installés au 1 quai Branly, dans les bureaux de la Météorologie nationale. En revanche, une note du 11 juin 1954 révèle que le SALS a rejoint dans l'intervalle la rue de la Croix-Nivert et que l'établissement du matériel des centres métropolitains est désormais dans des baraques à Issy-les-Moulineaux.
2. Pour loger Raoul Salan, nommé commandant des forces stratégiques à son retour d'Indochine, puis son successeur André Zeller.

Sommaire

Tentatives de regroupement

Avec la construction entre 1947 et 1950, avenue Rapp et quai Branly, d'immeubles contigus à son siège historique de la rue de l'Université et de meilleure qualité que ceux de la Convention, la Météorologie avait réalisé son unité géographique.

L'Aviation civile, autonome depuis dix ans, ne dispose toujours pas de locaux adaptés à ses besoins. La reconstruction des bâtiments provisoires de l'îlot Convention reste incertaine et les années cinquante voient se multiplier les projets de regroupement du SGACC dans d'autres arrondissements de la capitale.

Le 3 juillet 1954, le SGACC propose à la ville de Paris et à l'Office des HLM les 13 500 m² du terrain de la Convention, plus 2 500 m² à acquérir, contre une surface équivalente sur le « Parc à fourrage », situé en bordure du boulevard Lefebvre, d'une superficie de 40 000 m², afin de construire sur ce dernier emplacement un immeuble qui lui permettrait de regrouper enfin ses services et de libérer ainsi l'immeuble de Montparnasse, réclamé d'urgence par la Guerre[1].

Adrien Mazerolles, directeur de l'administration générale, invite le 6 décembre 1956 les directeurs et chefs de service du SGACC à aider la section organisation et méthodes à constituer un dossier précisant les difficultés engendrées par la dispersion des services centraux de l'Aviation civile.

En réponse à cette note, André Viaut, chef du service de la Météorologie nationale, rétorque aussitôt que le regroupement des services de la Météorologie a déjà été réalisé dans le cadre *« de l'opération de construction et de remembrement de 1946-1948 qui avait été prescrite par la commission centrale de contrôle des opérations immobilières et de regroupement des locaux administratifs pour réaliser un groupement cohérent de bâtiments à l'usage de la Météorologie nationale »* ; il ajoute que les installations de la cité de la Météorologie ne pourront être amorties avant vingt-cinq ans et que le déplacement des services qui la constituent ne peut être envisagé avant quinze ans.

Pour ce qui concerne le SGACC, les services sont alors répartis entre huit immeubles (non compris ateliers, entrepôts et écoles) dispersés dans Paris, pour une surface totale de 18 000 m². Selon la direction de l'administration générale, les inconvénients les plus graves résultent du partage des services entre Montparnasse et la Convention, y compris de services appartenant à une même direction. Par ailleurs, la question se pose de la reconstruction

1. Les archives consultées ne contiennent pas d'élément sur la réponse apportée à cette proposition qui, de toute façon, ne reçut pas de suite favorable.

Sommaire

Localisation géographique des services centraux du SGACC en 1956

93, boulevard du Montparnasse	Secrétaire général - SOAI - Contrôle des dépenses engagées - DAG - DTA - DNA
Bâtiments de la météorologie (avenue Rapp, quai Branly et rue de l'Université)	Groupement aérien - Contrôle en vol - Mission de contrôle
155, rue de la Croix-Nivert	DAG (œuvres sociales) - DBA - SFASA - SNA - STBA - IGAC - CSINA - Conseil médical - ENAC (secrétariat)
291, boulevard Raspail (ADP)	DTA (statistiques et immatriculations) - CSAM
5-7, avenue de la Porte de Sèvres	EMBA (services administratifs) - Détachement militaire
Rue des Morillons	Garage central du SGACC (rattaché à l'EMBA)
Aéroport d'Orly	ENAC (services administratifs et enseignement)
82, rue des Pyrénées	Gendarmerie des transports aériens - Bureau mobilisation - STIARP - Section du domaine de Paris

des bâtiments de la rue de la Croix-Nivert, édifiés avec des matériaux de qualité défectueuse et dont l'entretien, de plus en plus onéreux, n'empêche pas la dégradation. La construction d'un grand immeuble sur les terrains de la Croix-Nivert a déjà été envisagée, le projet de la direction des Bases aériennes se montant à 1 800 millions de francs pour 27 000 m² de bureaux. Une autre solution consisterait à utiliser l'hôtel Majestic[1] (16 000 m²) que l'UNESCO doit prochainement libérer avenue Kléber.

Au Majestic ?

Le 17 décembre 1956, Auguste Pinton, secrétaire d'Etat aux Travaux publics, aux Transports et au Tourisme dépose auprès de la commission centrale de contrôle des opérations immobilières la candidature du SGACC à l'affectation de l'hôtel Majestic. La CCOI souligne que les 13 200 m² de surface utile du Majestic satisferaient l'ensemble des besoins actuels du SGACC, météo et garage non compris, le réaménagement du rez-de-chaussée et du sous-sol permettant de répondre à des besoins futurs. L'installation avenue Kléber, à proximité d'Air France, et le standing de l'immeuble constituent des arguments favorables. Les immeubles de Montparnasse, de la rue des Pyrénées et de la Porte de Sèvres seraient alors affectés à la Défense et les 13 378 m² de la cité de la Convention pourraient être conservés pour y installer des services publics (Travail et Sécurité sociale - Santé Publique).

Le rapport établi par la section organisation et méthodes en janvier 1957 à l'appui de la demande d'affectation de l'hôtel Majestic met l'accent sur les inconvénients qui résultent de la dispersion des services du SGACC : temps consacré par les cadres aux déplacements qui en résultent (25 % du temps de travail), nombre élevé de communications téléphoniques interservices, nombreuses transmissions de documents (un avant-projet d'aérodrome met en jeu neuf services situés en trois lieux différents) nécessitant un parc de véhicules spécifiques (trois pour le seul transport du courrier), multiplication des services du courrier (cinq), de l'entretien et du gardiennage, pluralité des services de paye (sept) et de comptabilité, multiplication et sous-emploi des moyens de reproduction. Le rapport souligne aussi la vétusté de certains locaux (imprimerie de la division des Informations aéronautiques[2]) et l'inadéquation de certains autres (pertes de place à Montparnasse, plafonds trop hauts, pans coupés, angles morts). En conclusion, le rapport estime que la construction d'un immeuble adapté s'avèrerait à la fois rentable et de nature à rehausser le prestige de l'aviation française.

En attendant l'examen de sa candidature à l'affectation du Majestic, l'Aviation civile recherche d'autres possibilités d'achat d'immeubles[3].

Le 2 mai 1957, le SGACC précise à la CCOI que l'hôtel Majestic pourrait également accueillir le bureau régional de l'OACI - alors en location au 60 bis, avenue d'Iéna - qui constitue un bureau de coordination européenne et dont Daniel Haguenau, chef du service des Organisations aéronautiques internationales (SOAI), pense qu'il faudrait faciliter l'installation définitive à Paris.

1. 19, avenue Kléber, 23, rue Lapérouse et 1 à 5, avenue des Portugais (16e). Le Majestic fut acquis en 1936 et utilisé jusqu'en 1940 par le ministère de la Guerre, occupé ensuite par les Allemands qui installèrent au sous-sol un standard téléphonique protégé de 2 000 lignes, toujours en état de marche en 1957. Les Américains le transformèrent en bureaux et y logèrent 2 000 à 2 500 agents. Il fut affecté ensuite aux Affaires étrangères par décret du 25 août 1946 en vue de l'installation à Paris de l'UNESCO.
2. Au sein du SNA recréé en 1949, la section des Instructions aéronautiques de l'ancien service des Ports aériens est devenue la *division de l'Information aéronautique*.
3. En témoignent notamment les propositions adressées au SGACC par le cabinet Jean Thouard en février 1957, avril 1957 et janvier 1958.

Sommaire

Délocalisations à l'horizon

En 1958, le rapport annuel de la Cour des comptes contient des observations sur *« la concentration excessive de la population dans la région parisienne* […] *qui constitue 17 % de la population française sur 2,2 % du territoire métropolitain. Cette tendance, accélérée depuis la dernière guerre, a les plus graves conséquences pour l'équilibre économique et social du pays.* […] *L'agglomération parisienne semble avoir de beaucoup dépassé la densité d'extension convenable pour une rentabilité suffisante des équipements publics. »*

La Cour énumère un certain nombre de services ou établissements qui *« ont subsisté à Paris depuis leur origine parfois lointaine, sans que leur implantation ait jamais été remis en cause* […]. *D'autres ont été créés ou se sont développés et modernisés à Paris postérieurement au premier plan de reconstruction et d'équipement qui a été exécuté en partie sans considération des problèmes de l'aménagement du territoire. »*

Dans cette deuxième catégorie, la Cour recense un grand nombre de services publics et entreprises nationales aéronautiques. Elle préconise un effort de délimitation des administrations centrales proprement dites : *« La distinction, dans les ministères, entre les services dont la présence à Paris est justifiée et ceux qui s'apparentent à des services d'exécution et pourraient aussi bien fonctionner en province, est souvent difficile et parfois volontairement estompée. »*

Le rapport de la Cour est suivi le 31 décembre 1958 d'un décret relatif à la décentralisation des établissements de l'Etat qui subordonne à l'avis favorable d'un comité de décentralisation les projets de création et d'extension des services en région parisienne. Ce comité entreprend de dresser avec les Administrations un inventaire destiné à distinguer, même s'ils appartiennent à l'administration centrale, les services qui n'exercent pas des activités législatives, réglementaires et préparatoires de l'activité des ministres.

> **Casse-tête**
>
> *L'exiguïté des locaux actuellement occupés est telle qu'une modification dans la répartition d'un groupe de services se traduit inévitablement par une aggravation pour un autre groupe.*
>
> **Organisation et méthodes, rapport relatif à la dispersion des services du SGACC, janvier 1957.**

Le 8 juillet, le sous-secrétaire d'Etat à l'Aviation civile, Achille Auban, intervient auprès du président du Conseil en vue d'une décision rapide et favorable d'affectation de l'hôtel Majestic au SGACC, mais pour apprendre le 22 juillet que le bail de l'UNESCO a été prolongé et que le Majestic ne sera disponible qu'au dernier trimestre de 1958.

L'affaire s'arrêtera là, car le 26 septembre 1957, Edouard Bonnefous, ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, donne son accord au président du Conseil pour que l'hôtel Majestic retrouve sa vocation hôtelière d'avant 1936. C'est Paul Moroni, secrétaire général, qui a le désagrément de devoir en informer la CCOI - à la demande d'Achille Auban - et le fait d'ailleurs dans des termes qui ne cherchent pas à masquer sa contrariété.

Mais, par arrêté du 1er octobre 1958, l'immeuble est finalement affecté à la présidence du Conseil, pour être utilisé par les Affaires étrangères et le ministère de l'Information, qui compte y regrouper les services de la Radiodiffusion nationale en attendant la construction de l'immeuble définitif de la RTF.

En décembre 1958, nouvelle perspective : les services du ministère de la France d'outre-mer devraient libérer rue Oudinot (7e) un hôtel particulier et quatre bâtiments, soit 1 000 bureaux en tout, qui permettraient le regroupement de tous les services du SGACC implantés à Montparnasse, rue de la Convention et boulevard Raspail. Mais la proposition adressée en ce sens au cabinet du ministre par Paul Moroni ne donnera pas de résultats.

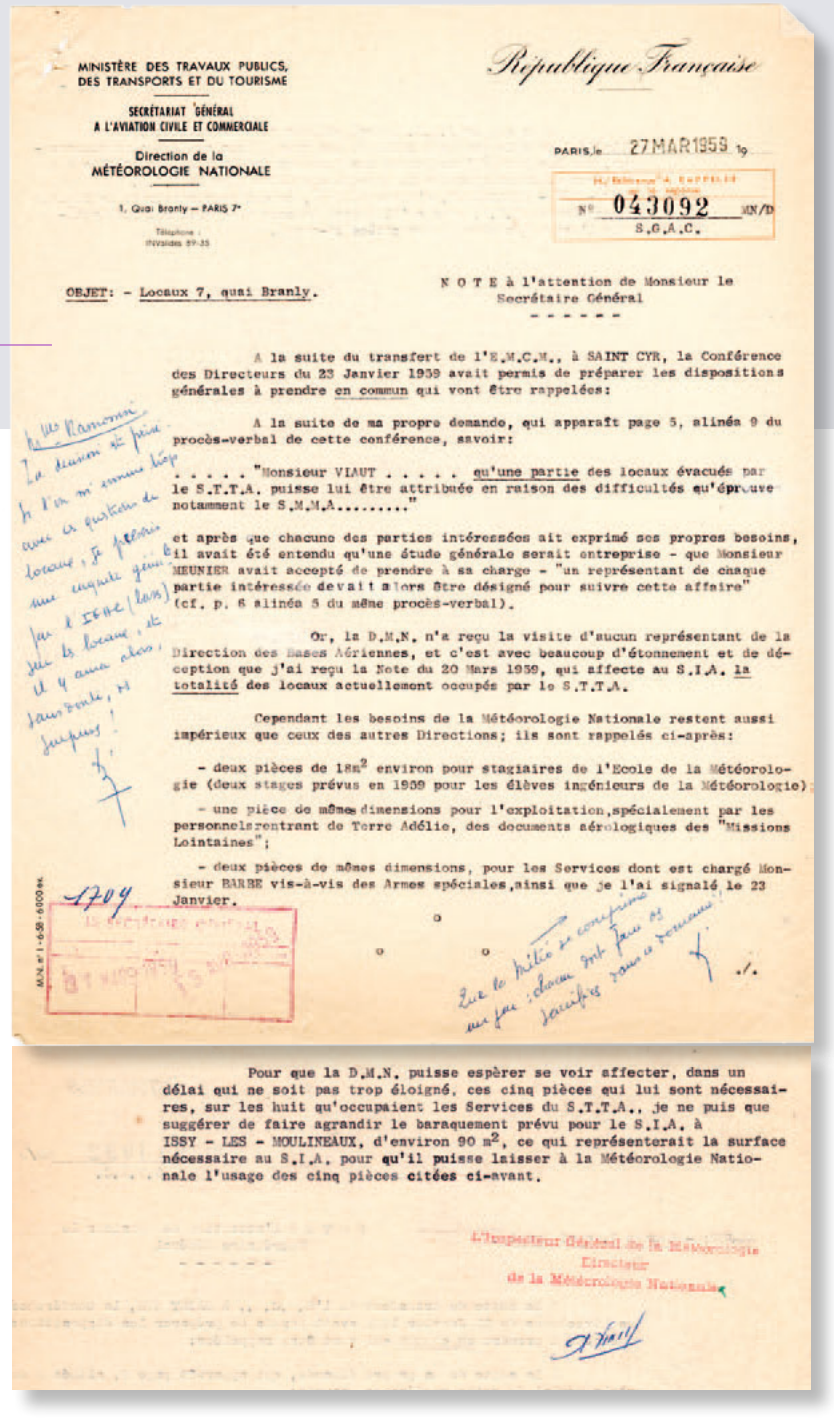
Réaménagements

Courant 1958, compte tenu de l'échec prévisible de la demande d'affectation du Majestic et des incertitudes de la mise en chantier d'un nouvel immeuble, le SGACC étudie différents aménagements de la répartition des bureaux entre services. La décision est prise, avec l'assentiment de Marcel Agesilas, chef du service de la Formation aéronautique et des Sports aériens (SFASA), de transférer de la Convention à Saint-Cyr-l'Ecole l'établissement du matériel et des centres métropolitains, soit 48 personnes et 21 cellules. Le magasin général et la section de convoyage de l'EMCM sont déjà établis à Saint-Cyr et le transfert de l'entité principale logée à la Convention intervient le 20 février 1959, dans un bâtiment préfabriqué de 270 m² construit à cet effet[1].

Sur les 16 cellules et demie rendues disponibles par le départ de l'EMCM, 14 sont affectées au service des Transports et du Travail aérien (STTA, nouveau nom du groupement aérien) qui libère ainsi 8 pièces au quai Branly et rejoint à la Convention le SFASA pour former le service de la Formation aéronautique, du Travail aérien et des Transports (SFATAT). La DTA propose alors que ses bureaux statistiques et immatriculations qui doivent quitter ADP et le boulevard Raspail prennent à l'Alma la place du STTA. Elle met en avant la proximité de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), avec lequel le bureau statistiques de la DTA a des *« relations fréquentes »* et, argument supplémentaire, l'accès à sa cantine. Mais les locaux

1. L'EMCM, rebaptisé SMFA en 1960, puis SEFA en 1993 (avec un périmètre de compétences redéfini) quittera Saint-Cyr-l'Ecole pour Muret (Haute-Garonne) en 1995. Le bâtiment des plus modestes construit en 1958 et allongé par la suite sera rasé au début des années 2000.

Sommaire



MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME
SECRÉTARIAT GÉNÉRAL A L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE
Direction de la MÉTÉOROLOGIE NATIONALE
1, Quai Branly — PARIS 7e

République Française

PARIS, le 27 MAR 1959

N° 043092 MN/D
S.G.A.C.

OBJET: - Locaux 7, quai Branly.

NOTE à l'attention de Monsieur le Secrétaire Général

A la suite du transfert de l'E.M.C.M., à SAINT CYR, la Conférence des Directeurs du 23 Janvier 1959 avait permis de préparer les dispositions générales à prendre en commun qui vont être rappelées:

A la suite de ma propre demande, qui apparaît page 5, alinéa 9 du procès-verbal de cette conférence, savoir:

. . . . . "Monsieur VIAUT . . . . . qu'une partie des locaux évacués par le S.T.T.A. puisse lui être attribuée en raison des difficultés qu'éprouve notamment le S.M.M.A....."

et après que chacune des parties intéressées ait exprimé ses propres besoins, il avait été entendu qu'une étude générale serait entreprise - que Monsieur MEUNIER avait accepté de prendre à sa charge - "un représentant de chaque partie intéressée devait alors être désigné pour suivre cette affaire" (cf. p. 6 alinéa 5 du même procès-verbal).

Or, la D.M.N. n'a reçu la visite d'aucun représentant de la Direction des Bases Aériennes, et c'est avec beaucoup d'étonnement et de déception que j'ai reçu la Note du 20 Mars 1959, qui affecte au S.I.A. la totalité des locaux actuellement occupés par le S.T.T.A.

Cependant les besoins de la Météorologie Nationale restent aussi impérieux que ceux des autres Directions; ils sont rappelés ci-après:

- deux pièces de 18m² environ pour stagiaires de l'Ecole de la Météorologie (deux stages prévus en 1959 pour les élèves ingénieurs de la Météorologie);
- une pièce de mêmes dimensions pour l'exploitation, spécialement par les personnels rentrant de Terre Adélie, des documents aérologiques des "Missions Lointaines";
- deux pièces de mêmes dimensions, pour les Services dont est chargé Monsieur BARBE vis-à-vis des Armes spéciales, ainsi que je l'ai signalé le 23 Janvier.

./.

Pour que la D.M.N. puisse espérer se voir affecter, dans un délai qui ne soit pas trop éloigné, ces cinq pièces qui lui sont nécessaires, sur les huit qu'occupaient les Services du S.T.T.A., je ne puis que suggérer de faire agrandir le baraquement prévu pour le S.I.A. à ISSY - LES - MOULINEAUX, d'environ 90 m², ce qui représenterait la surface nécessaire au S.I.A. pour qu'il puisse laisser à la Météorologie Nationale l'usage des cinq pièces citées ci-avant.

L'Ingénieur Général de la Météorologie
Directeur
de la Météorologie Nationale

Les annotations sont de Paul Moroni, à l'intention de Jeannine Ramossin, chef du bureau administratif du cabinet.

libérés au quai Branly sont attribués en mai 1959 au service du SIA[1] chargé de la diffusion de l'information. Les autres services du SIA, imprimerie et administration, quittent la Convention pour une baraque installée par ADP à Issy-les-Moulineaux, rue Victor Hugo ; le service militaire de l'Information aéronautique suit le service civil. Le bureau statistiques quitte alors ADP pour rejoindre la DTA à Montparnasse tandis que celui des immatriculations gagne la Convention.

La décision prise le 20 mars 1959 par le secrétaire général de réaffecter en totalité au SIA les locaux libérés quai Branly par le STTA mécontente André Viaut, que Georges Meunier n'avait pas convié aux réunions de réaffectation. Au vu des annotations acerbes portées sur le courrier du directeur de la Météorologie nationale, l'on constate que Paul Moroni estime la météo mieux logée que l'Aviation civile… Le 11 juillet, André Viaut réagira à nouveau, irrité cette fois par l'intervention du STIARP qui réaménage les bureaux affectés au SIA *« sans prendre l'avis du service auquel les locaux appartiennent et qui doivent lui revenir.»*

La DNA, toujours logée à Montparnasse, voit s'éloigner vers la Convention les bureaux chargés de la formation du personnel technique et de l'équipement technique des aéroports. Le service des Organisations aéronautiques internationales déménage… chez Air France, au 1, square Max Hymans (15e).

Dans un tout autre domaine, l'année 1959 voit naître un nouveau service dans la navigation aérienne, appelé à jouer un rôle important dans l'informatisation du contrôle aérien : le centre d'expérimentation de la Navigation aérienne (CENA), qui s'installe à Athis-Mons, à proximité du centre de contrôle régional (CCR).

A double tranchant

Paul Moroni propose le 10 avril 1959 au ministre des Travaux publics et des Transports de demander au Gouvernement l'affectation temporaire au SGACC de la totalité de l'immeuble[2] du 93 dans l'attente de la construction d'un nouveau bâtiment sur le site de la Convention, inscrit au troisième plan de modernisation et d'équipement ainsi que dans les programmes de 1960-1961.

1. La division de l'Information aéronautique du SNA est devenue le service de l'Information aéronautique le 1er décembre 1958.
2. Deux services de la Défense nationale y sont alors installés : le service technique des bâtiments, fortifications et travaux de la direction du Génie de l'armée de Terre, avec 20 pièces au 4e étage et 2 pièces au 5e ; le service des réserves stratégiques de l'armée de Terre, avec 9 pièces au 5e étage.

Sommaire

C'est pourquoi je vous remercie à l'avance des instructions que vous voudrez bien donner au Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale, pour que l'immeuble du 93, Boulevard du Montparnasse soit restitué au Département des Armées dans les plus brefs délais.

Le Ministre des Armées

P. GUILLAUMAT

Dans une note du 8 avril, parvenue trop tard au secrétaire général[1], Georges Meunier, informé de ce projet de démarche, rappelle l'histoire de l'immeuble, en particulier son expropriation en 1938 au profit de la Défense nationale, et souligne qu'une telle initiative pourrait avoir un résultat inverse de celui escompté.

Confirmant la crainte du directeur des Bases, Pierre Guillaumat, ministre des Armées, demande effectivement le 21 décembre 1959 au ministre des Travaux publics et des Transports - Robert Buron - de donner instruction au SGACC de lui restituer l'immeuble. Il rappelle que cette occupation devait avoir un caractère temporaire et que, malgré la vocation militaire de l'immeuble, confirmée par la CCOI le 29 décembre 1950, l'Armée n'a pu récupérer que la moitié environ du cinquième étage, et ceci seulement fin 1954.

Dans sa réponse du 25 janvier 1960, le ministre des Travaux publics et des Transports indique à son collègue des Armées qu'il ne pourra restituer les locaux qu'après recasement des services du SGACC dans le nouvel immeuble à construire, opération qui ne devrait pas aboutir avant 1963-1964, et ce sous réserve de l'obtention des crédits en 1961[2]. Pour conforter sa position, le ministre adresse simultanément un courrier de même teneur au Premier ministre, Michel Debré.

Le SGAC à Maine-Montparnasse ?

Le comité de décentralisation examine le 23 juillet 1959 le projet de construction d'un immeuble du SGACC sur l'îlot Convention - Croix-Nivert - Lecourbe - Javel et estime qu'il faut étudier à la fois les possibilités de décentraliser les services rattachés à l'administration centrale et la possibilité d'installer les autres dans les immeubles de l'opération Maine-Montparnasse.

Dans un projet de courrier de février 1960[3] au comité de décentralisation, la direction des Bases aériennes évalue les besoins de locaux :

- à 6 930 m^2 pour l'administration centrale proprement dite,
- à 8 400 m^2 pour les services rattachés (SNA, SIA civil et militaire, STBA, services des marchés et administratif de l'EMBA, section du domaine de Paris et détachement de gestion du personnel militaire affecté au SGACC),
- à 3 370 m^2 pour les services généraux,

soit 18 700 m^2 en tout, majorés de 7 500 m^2 (40 %) pour dégagements, sanitaires, archives, concierge et divers,

- 7000 m^2 pour le garage,

soit 33 200 m^2 pour l'ensemble.

Le SGAC avance des arguments qui s'opposeraient à la décentralisation de ses services techniques centraux : fonctions relevant en réalité de l'administration centrale (ingénieur conseil pour le STBA, établissement des marchés pour l'EMBA) ou simple prudence (impossibilité pour le SNA de quitter la région parisienne en raison à la fois de ses liens avec l'industrie et de la perspective de la création d'Eurocontrol). En définitive, pour le SGACC, aucune décentralisation ne paraît envisageable.

Quant à la solution Maine-Montparnasse, le SGACC la décline également, aux motifs que la vocation de l'immeuble d'accueil serait d'abriter un centre commercial et non une cité administrative, que la cohabitation des personnels du SGACC avec ceux d'Air France, rémunérés dans des conditions très différentes, ne serait pas judicieuse, que le cloisonnement standard projeté s'accommoderait mal de certains besoins des services rattachés et que le type de bâtiment projeté est onéreux, car générant des pourcentages de majoration de surface utile proches de 80 % et non de 40.

Le SGAC insiste donc sur sa préférence pour l'érection de l'immeuble à la cité de la Convention, d'un coût estimé à 10/12 millions de NF contre 20 pour une installation à Maine-Montparnasse, le produit de la vente éventuelle par l'Etat du terrain de la Convention

1. M. Moroni, informé de la teneur du courrier de M. Meunier en instance de lui parvenir, avait semble-t-il estimé infondées les réserves du directeur des Bases aériennes.
2. Le courrier précise que le chef du Gouvernement avait en 1960 donné la priorité au financement du projet de nouveaux locaux pour l'ENAC, logée dans des baraquements provisoires situés dans l'emprise de l'Aéroport de Paris et condamnés à disparaître dans le cadre des travaux d'extension en cours à Orly.
3. Est-il resté à l'état de projet ? Seul ce dernier figure dans le dossier d'archives consulté.

Sommaire

Les implantations du SGAC à Paris et Issy-les-Moulineaux en 1961

Immeuble	Situation domaniale	Occupants	Valeur vénale (avril 1961)
93, boulevard du Montparnasse (6e)	Armées	SG - cabinet - SOAI - Contrôle des dépenses engagées - DPAG (partie) - DTA (partie) - DNA (partie) - Armées (1 ½ étage)	Néant (pour le SGAC)
155, rue de la Croix-Nivert (15e) Cité de la Convention	SGAC 13 400 m² et bâtiments provisoires	IGAC - DBA - SFATAT - DPAG (partie) - DNA (partie) - CSINA - STNA - STBA	6 700 000 NF (terrain seul, 500 NF/m²) bâtiments provisoires sans valeur résiduelle
291, boulevard Raspail (14e)	ADP	DTA (2 bureaux)	Néant (pour le SGAC)
2, rue Victor Hugo Issy-les-Moulineaux (Seine)	ADP	SIA	Néant (pour le SGAC)
7, avenue de la Porte de Sèvres (15e)	Ville de Paris	EMBA - Détachement de l'armée de l'Air	Néant (pour le SGAC) Baraquements sans valeur résiduelle
82, rue des Pyrénées (20e)	Non précisée	STIARP - Section du domaine de Paris Gendarmerie de l'Air	Non précisée STIARP : service extérieur à ne pas regrouper (compétence régionale)
7-9, rue des Morillons (15e)	SGAC	Garage	1 500 000 NF 6 000 m² développés en état médiocre sur terrain de 2 470 m² environ
7, quai Branly (7e) Palais de l'Alma	Présidence de la République (anciennement affectés au service national de la statistique générale de France)	Service mécanographique de la climatologie - laboratoires - bureaux - salles de cours - Laboratoire de physique de l'atmosphère (Faculté des Sciences)	Néant (pour le SGAC)
196, rue de l'Université (7e) Palais de l'Alma	Présidence de la République Affecté au BCM par décision des Beaux Arts du 23 août 1887	Centre technique et du matériel - Centre administratif de la météorologie	Néant (pour le SGAC) Frappé d'alignement
2, avenue Rapp (7e)	SGAC-DMN Parcelle unique 4 196 m²	Service météorologique de métropole et d'Afrique du Nord (service central d'exploitation) - calculateur électronique	5 400 000 NF (bâtiments seuls)
1, quai Branly (7e)		Direction de la météorologie nationale - antennes des directions EERM et Ecole	2 650 000 NF (bâtiments seuls)
11 immeubles			16 250 000 NF

S'ajoutent à ces services ceux d'Orly (ENAC et CENA), de Bonneuil (ateliers et magasins de l'EMBA) et d'Athis-Mons (région aéronautique Nord).

restant inférieur au coût supplémentaire résultant de l'installation à Montparnasse. Il ajoute que l'implantation définitive à la Convention présente des avantages par rapport à Montparnasse : moindre trafic automobile, proximité du périphérique en cours de construction, présence effective sur le site d'une bonne partie du personnel concerné. Le projet de courrier se termine sur une proposition au comité de décentralisation de donner son accord sur le regroupement du SGACC sur l'îlot Convention - Croix-Nivert - Javel - Lecourbe[1].

Le comité de décentralisation réexamine le projet de regroupement le 24 novembre 1960 et donne finalement un avis favorable à la construction d'une première tranche de locaux.

A la Défense ?

Début 1961, le ministre des Travaux publics et des Transports décide d'étudier le regroupement de l'ensemble de ses services centraux dans un immeuble à construire à la Défense. Le 28 avril, le SGAC[2] adresse au directeur du personnel, de la comptabilité et de l'administration générale du ministère une note relative à la valeur vénale des immeubles occupés par l'Aviation civile, répartis sur onze implantations distinctes, dont quatre seulement susceptibles d'une cession à titre onéreux dans le cadre d'un regroupement des services du SGAC à la Défense, services de la Météorologie compris.

1. Le projet de courrier évoque incidemment la nécessaire acquisition, approuvée par la CCOI, d'une parcelle sise 196 rue de Javel, de faible superficie (690 m²) comparée au terrain principal (13 400 m²) mais constituant une saillie réduisant considérablement la surface susceptible d'être construite.
2. Le SGACC a perdu sa dernière lettre (C pour commerciale) le 31 août 1960, devenant ainsi le SGAC.

Sommaire

1948. Vue générale du nouveau bâtiment de la météo construit au 1 quai Branly.

Discrétion pour la météo

René Lemaire, chef de l'inspection générale, est chargé le 7 février 1962 par son successeur à la tête du SGAC, Paul Moroni, de réfléchir au transfert de l'administration centrale de la météorologie dans l'immeuble projeté pour le SGAC et à la fusion éventuelle de certains de ses services avec ceux du SGAC.

Dans une note du 14 mai 1962, René Lemaire se livre à une analyse détaillée du fonctionnement de la Météorologie, marqué par la forte personnalité d'André Viaut et, tout en suggérant une clarification dans sa gestion administrative et une meilleure organisation du Conseil de la météorologie, estime que l'amélioration de la coordination avec les services du SGAC, notamment sur les aérodromes, serait préférable à une fusion de services, même partielle. André Viaut, commentant l'analyse et la partageant sur de nombreux points, souligne l'effort qu'a représenté pour ses prédécesseurs l'unification au plan structurel puis physique des services réunis aujourd'hui dans la cité de la Météorologie. Il entrevoit comme René Lemaire le risque, à l'occasion d'une évocation de questions immobilières concernant sa direction, de voir le comité de décentralisation poser la question du transfert du service central d'exploitation de la Météorologie (SCEM) en province[1].

> **Viaut, par Lemaire**
>
> *Monsieur Viaut est consulté par de hautes personnalités sur des questions techniques d'exploitation. La qualité de ses avis, tout au long de sa carrière, et notamment depuis le vol transatlantique de Costes et Bellonte, lui valent une notoriété telle qu'il ne peut en esquiver certaines obligations, d'où sa vigilance à l'égard du fonctionnement du service central d'exploitation et son souci d'interpréter lui-même les données météorologiques.*
>
> **René Lemaire, 14 mai 1962.**

La décentralisation, à nouveau…

Paul Moroni demande en août 1963 à l'inspection générale de réfléchir cette fois à la décentralisation éventuelle de services du SGAC hors de la région parisienne. Marcel Pascal, habitué de ce type d'études, préside le groupe de travail.

Le transfert de certains services semble devoir être exclu : c'est le cas du STIARP, qui travaille précisément pour la région parisienne ; de même pour le centre de contrôle régional nord ainsi que pour le bureau central des télécommunications, le centre émetteur de Chevannes et le centre récepteur de Grigny qui lui sont associés.

1. Ce service sera effectivement transféré à Toulouse trente ans plus tard, sous l'impulsion décisive d'André Lebeau, neuf ans après l'Ecole de la météorologie.

Sommaire

Au centre Marcel Pascal, ingénieur des ponts et chaussées, membre de l'inspection générale et auteur de multiples rapports sur l'organisation et l'implantation des services. A gauche Bernard Palayret.

Le transfert en province de la totalité de l'EMBA n'est pas envisageable ; en revanche, l'entrepôt de Bonneuil pourrait rejoindre le SSBA de l'Indre, et la subdivision des travaux de terrassements mécaniques le SBA d'Eure-et-Loir. Le garage des Morillons serait alors rattaché au SMFA. En définitive, l'on pourrait envisager le rattachement des autres éléments de l'EMBA au STBA et sa suppression. Quant au transfert en province du STBA, ingénieur conseil de la direction des Bases aériennes, il n'aurait pas de sens.

Pour la région aéronautique Nord, seuls pourraient être envisagés, mais avec de sérieux inconvénients, le transfert à Chartres de la direction et du service maintenance de la région Centre et le transfert à Rouen du district aéronautique de la région parisienne.

L'envoi du STNA en province présenterait des inconvénients graves, compte tenu des interactions avec la direction de la Navigation aérienne, mais serait envisageable en grande banlieue ; en revanche, le départ en province serait à la rigueur acceptable pour l'entrepôt-magasin de Bonneuil.

La décentralisation du CENA est incompatible avec sa mission, nécessairement exercée auprès d'un centre de contrôle à fort trafic. Enfin le départ en province du SIA n'offre pas d'intérêt en raison de la modicité des effectifs en jeu et poserait des problèmes au service militaire de l'Information aéronautique.

Pour la Météorologie, un plan de transfert à Trappes est poursuivi depuis 1950. Le service météorologique métropolitain, à l'exception de la climatologie qui pourrait aller à Aix-en-Provence, devrait être maintenu en région parisienne et gagner le secteur Trappes - Magny-les-Hameaux - Fort de Saint-Cyr. Les différents services du centre technique et du matériel (CTM), à maintenir également en région parisienne, seraient regroupés à Trappes, que devrait également rejoindre le centre administratif de la Météorologie (CAM). En revanche, l'établissement d'études et de recherches météorologiques doit conserver ses diverses implantations, à la fois pour maintenir la cohésion entre chercheurs et exploitants et pour que l'Ecole de la météorologie, qui dépend de l'EERM, puisse disposer de suffisamment d'enseignants.

Le SMFA doit rester à proximité du SFA. En revanche, son magasin devrait être fusionné avec celui de Castelnaudary ; la section de convoyage et l'atelier pourraient rejoindre Guyancourt ou à la rigueur un aérodrome de la région parisienne comme Beauvais.

Le déplacement du centre du Bourget du SFA n'est pas envisageable ; de même pour celui du centre de perfectionnement et de liaisons aériennes de Guyancourt, et ce en raison de sa fonction principale, la formation des corps techniques, majoritairement affectés à Paris et en région parisienne.

Et le groupe de travail ne manque pas de souligner que la plupart des mesures de transfert ne pourraient s'opérer qu'au prix d'effectifs supplémentaires, d'une forte augmentation des crédits de fonctionnement et de difficultés d'ordre social.

Un certain nombre de mesures préconisées par le groupe de travail de 1963 seront cependant mises en œuvre, comme l'absorption de l'EMBA par le STBA, le transfert du CTM à Trappes et le regroupement à Castelnaudary des magasins du SMFA. Quant à la localisation en province, que l'étude de 1963 estimait pour l'essentiel inopportune, elle sera réalisée dans les deux décennies suivantes, avec le transfert de l'Ecole de la météorologie à Toulouse en 1982 (celle de l'ENAC intervenue en 1968 était déjà décidée), puis celle du SCEM et d'une partie de l'EERM en 1991, également à Toulouse, celle du SMFA (devenu le SEFA) à Muret en 1995, celle du SIA à Mérignac en 1996 et 1997 et celle du STNA à Toulouse entre 1995 et 1999. Enfin, les centres du groupement aérien implantés au Bourget et à Guyancourt seront regroupés en 1973 au centre de formation aéronautique de Melun-Villaroche.

Sommaire

Une tour à la Convention ?

A droite, plus long que les précédents, le nouvel épi construit en 1964 sur la cité de la Convention, côté nord, perpendiculairement à la rue de Javel.

Parmi les nombreux projets de regroupement des services du SGAC, le plus spectaculaire concernait l'érection d'une tour de 26 étages cité de la Convention. Les garages souterrains furent réalisés, mais la tour resta virtuelle. L'on dit que les critiques dont fit l'objet la tour Montparnasse furent fatales à celle de l'Aviation civile.

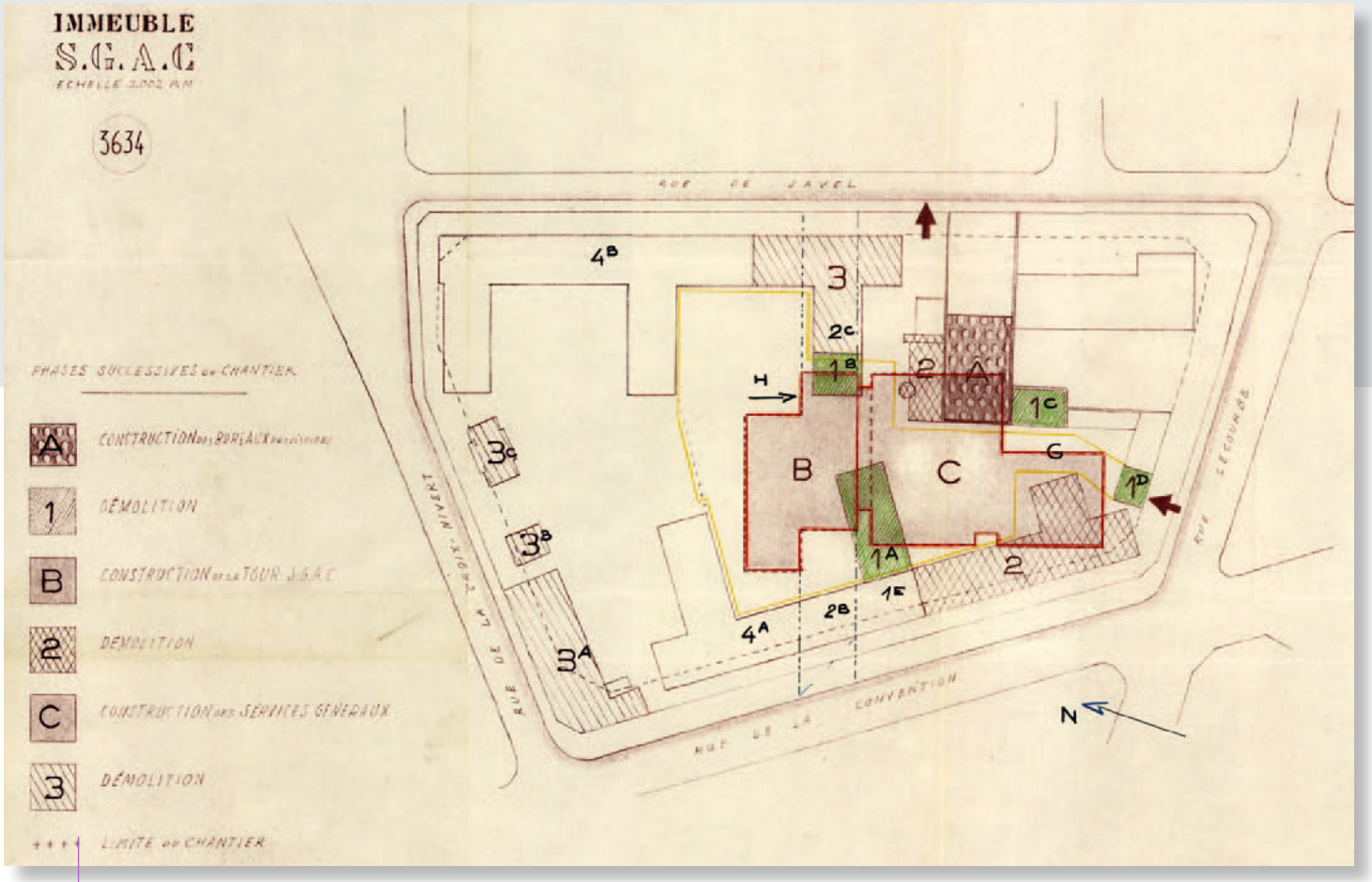
Les bâtiments édifiés cité de la Convention entre 1946 et 1948 sont considérés comme semi-provisoires et le SGACC fait rapidement procéder à des études en vue de leur remplacement par des constructions de meilleure qualité. En 1957, l'on envisage la construction de trois bâtiments en étoile, orientés de façon à dégager largement les accès par les rues de la Convention et de la Croix-Nivert. 12 étages sont prévus, pour une hauteur de 40 m et des surfaces au sol de 17 650 m^2. Les crédits correspondant à la première tranche sont inscrits au plan quinquennal 1957-1961 et une autorisation de programme de 100 MF au budget de 1959 pour les frais d'études et des dépenses d'acquisition de terrains.

Mais les projets de création et d'extension des services en région parisienne sont désormais soumis à l'avis d'un comité de décentralisation. Se penchant le 23 juillet 1959 sur le projet de construction de l'immeuble du SGACC à la Convention, le comité estime que l'opération ne libérerait aucun terrain ni local destiné à l'habitation privée et suggère alors l'installation du SGACC à Maine-Montparnasse.

Le SGAC défend avec force arguments son projet, si bien que le comité de décentralisation réexamine le projet de regroupement le 24 novembre 1960 et donne le 2 décembre un avis favorable à la construction d'une première tranche (12 500 m^2 de planchers) et à l'acquisition de la parcelle du 196, rue de Javel.

Cet accord est renouvelé le 12 juillet 1963, toujours pour la première tranche, portée à 23 886 m^2 de planchers et annexes auxquels s'ajouteront les garages-parking (8 000 m^2) ; la 2e tranche reste conditionnée par les résultats de l'étude que le SGAC accepte de conduire sur la décentralisation de ses services. Le ministre de la Construction délivre le 29 octobre 1963 un accord préalable

Sommaire



Implantation projetée en 1964 de l'immeuble-tour dans la cité de la Convention. Le fond de plan ne comporte pas le nouvel épi construit cette année-là côté nord ; en revanche, y figurent les deux épis sud (gauche et milieu) qui seront démolis pour la construction en 1965 des garages souterrains.

au permis de construire ; à l'époque, l'Aviation civile envisage d'occuper l'immeuble-tour au début de 1968.

En janvier-février 1964, le SGAC confie au cabinet Fidorga une étude sur les besoins de différents services dans le futur immeuble : installation d'un standard téléphonique, implantation du service courrier, traitement de l'information, économat des fournitures, bibliothèque, coopérative du personnel, groupes électrogènes de secours et nettoyage des locaux.

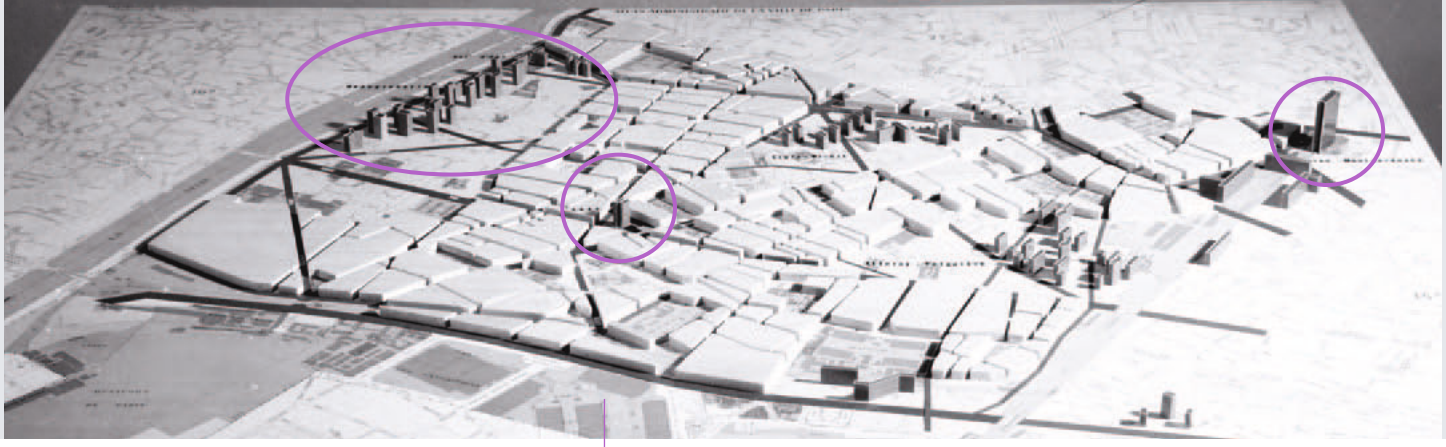
Dans l'attente, un nouvel épi est construit dans la cité. Par note du 3 novembre 1964, Paul Moroni affecte les trois étages supérieurs à l'inspection générale de l'Aviation civile (IGAC) et au Conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes (CSINA) et partage le rez-de-chaussée entre le service de la Formation aéronautique (SFA) et le STIARP. C'est l'occasion pour le secrétaire général de procéder à un certain nombre de réaffectations qui tiennent compte de la perspective de construction du nouvel immeuble sur le site.

Un courrier adressé le 21 août 1966 par Edgar Pisani, ministre de l'Equipement, à son collègue des Armées qui, le 2 mai, a demandé une nouvelle fois la restitution de l'immeuble du Montparnasse, permet de connaître le devenir du projet de tour envisagé sur l'îlot de la Convention : le permis de construire déposé le 19 janvier 1966 est attendu pour octobre ; mais, une fois financés les travaux préparatoires, les 17,4 MF d'autorisations de programme obtenues avant 1964 ont été annulés, l'inscription budgétaire pour 1967 n'a pas été retenue et aucune certitude n'existe désormais d'un financement futur. Et la réponse du ministre de l'Equipement diffère *sine die* la restitution du 93…

Les études suivent pourtant leur cours, comme celle rendue le 21 septembre 1966 par le cabinet Fidorga sur l'implantation et le fonctionnement du service central du courrier à installer dans l'immeuble projeté à la Convention.

Le programme général de construction, présenté en 1964 par la commission de l'immeuble du SGAC - constituée en 1961 - et présidée par Marcel Pascal précise que le terrain de la Convention est frappé d'alignement, ce qui ramène de 13 998 à 9 760 m² la superficie disponible. La tour projetée comporte désormais 26 niveaux hors sol contre 12 précédemment ; sont également prévus un bâtiment des services généraux et un bâtiment des services techniques.

Sommaire



Le 15e arrondissement, vision futuriste des années soixante. A l'extrême gauche Beaugrenelle, à l'extrême droite la tour Montparnasse et, au centre, la tour du SGAC.

Afin de ne pas démolir les bâtiments existants, la tour sera implantée au centre du terrain. Elle abritera la totalité de l'administration centrale du SGAC, y compris la Météorologie nationale. 800 personnes pourront y travailler, 1 000 si nécessaire par la suite. Les autres bâtiments accueilleront 600 personnes. La tour sera construite en premier, puis le bâtiment des services généraux et, enfin, celui des services techniques. Chaque niveau de la tour comportera une surface utile de bureaux de 459 m^2. Les bureaux (3 m de largeur en façade par 4,50 m de profondeur) seront séparés par des cloisons mobiles permettant d'en modifier les dimensions par adjonction de demi-cellules de 1,50 m de largeur. Le 26e étage sera réservé au secrétaire général : salle de conseil des directeurs, salle à manger, chambre, grand salon, vestiaire pour 200 personnes, si possible terrasse ou pergola et escalier vers le bureau du secrétaire général, situé au 25e niveau.

Le programme, extrêmement précis, comporte des indications détaillées sur tous les aspects techniques mais également sur des points d'organisation concrète : présence d'un monument aux morts dans le hall d'accueil, organisation du service du courrier, prescriptions pour les locaux destinés au traitement automatique de l'information, dispositions relatives à la conservation et la destruction des archives ainsi qu'à l'économat des fournitures. Sont également prévus une bibliothèque, une salle de conférences ainsi que des garages et parcs pour 550 à 600 voitures de tourisme au niveau du sol et au premier et deuxième sous-sols, une cantine « libre service » du personnel, pouvant accueillir 1 950 agents, un restaurant des directeurs pour 50 personnes (le menu est le même, sauf en cas d'invités).

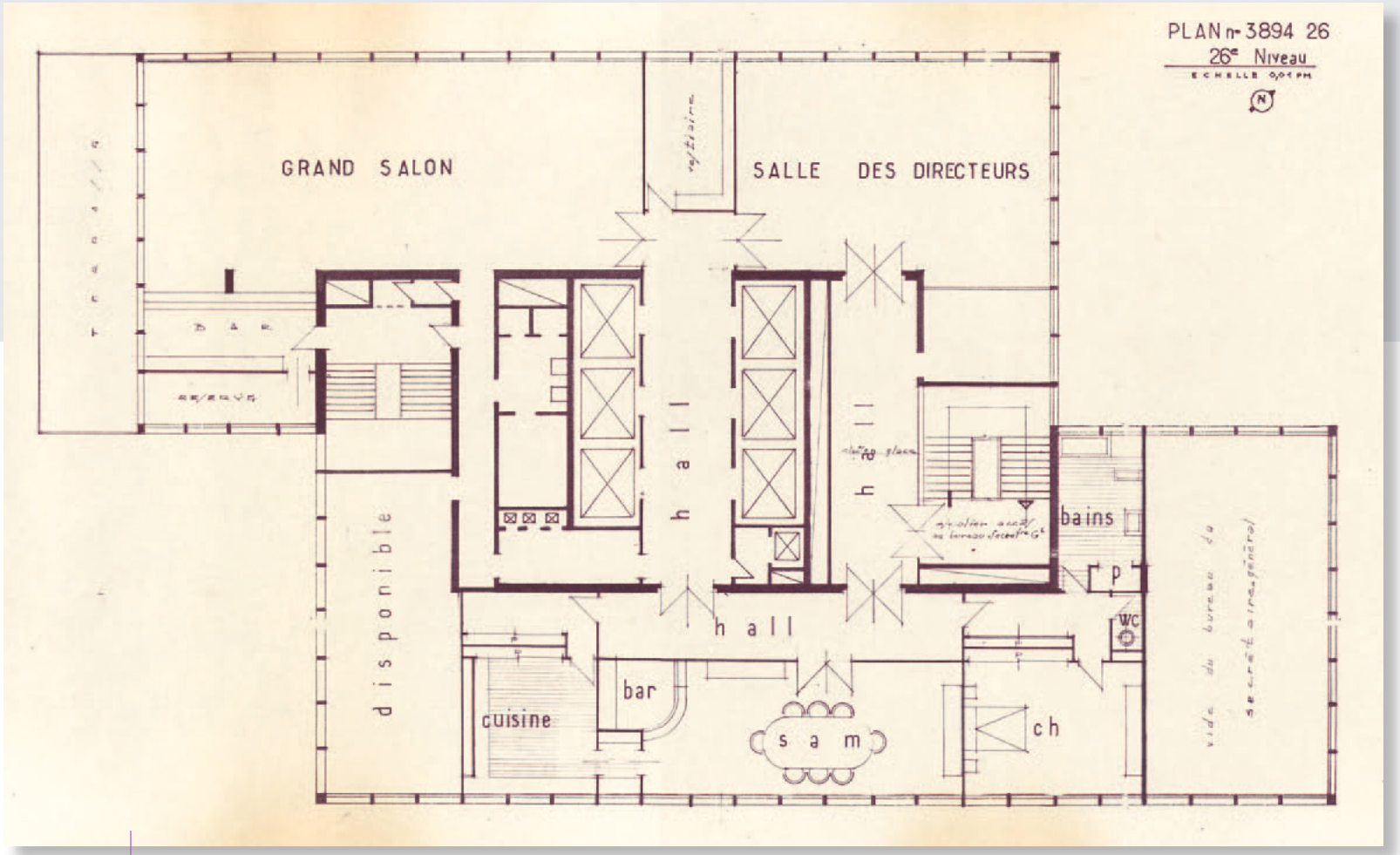
Le rapport détaille également le fonctionnement de la cantine et de la cafétéria ainsi que la réception des marchandises. Il prévoit une coopérative, une salle de sports, des locaux médicaux, deux logements de fonction et décrit le fonctionnement des services d'entretien et de nettoyage des locaux. Sont également précisées les conditions de travail du service incendie et la circulation des personnes, voitures et marchandises : entrée du personnel par la rue de Javel, accès du secrétaire général et des directeurs par la rue de la Convention, accès des visiteurs également rue de la Convention, par la tour. Les garages souterrains seront accessibles par la rue de la Croix-Nivert et la rue Lecourbe ; la sortie des véhicules se fera rue de Javel.

La construction des deux étages de garages souterrains est entreprise en 1965 et les fondations réalisées ; là s'arrêtera l'ambitieux projet de 1964.

Une note du SGAC au ministre datée du 30 mai 1973 précise en effet que la délivrance d'un permis de construire une tour de 26 étages dans ce secteur est devenue irréaliste et que le projet alternatif est la construction d'un immeuble en Y de 11 niveaux, complété de bâtiments de 4 niveaux. La superficie totale, de 34 000 m^2 permettrait de loger l'ensemble du ministère, Marine marchande exclue. Ce projet ne verra pas non plus le jour.

Maquette des futurs immeubles de l'Aviation civile à la Convention.

Sommaire



Plan du 26e et dernier étage de la tour, réservé au secrétaire général.

Un autre projet d'immeuble est élaboré en 1987, comprenant 20 000 m² de bureaux, des équipements publics, des logements et des activités commerciales. Mais la révision du plan d'occupation des sols de la Ville de Paris en 1989 entraîne la diminution du coefficient d'occupation des sols en bureaux ; si l'on veut atteindre les 20 000 m² prévus, il faut y consacrer la totalité du terrain, ce qui empêche tout échange ou cession de parcelle et augmente le coût de l'opération. La vente du garage des Morillons pourrait être envisagée pour aider au financement ; mais l'on pourrait aussi échanger la Convention et les Morillons contre des bureaux livrés clés en mains, par exemple à la ZAC Guynemer, à Issy-les-Moulineaux. L'avenir se dessine.

1965, construction des garages souterrains sur la cité de la Convention. Au fond à droite, la sortie rue de la Croix-Nivert.

Sommaire

Projets et réalités

Bernard Palayret, vu ici par l'un de ses pairs, Olivier Carel, en 1992. Issu de la première promotion ENAC des ingénieurs de la navigation aérienne, l'homme à la pipe a dirigé le STNA de 1961 à 1982. Le dessin souligne les poids respectifs du STNA de l'époque et de la direction dont il relève, la DNA.

Entre 1960 et 1990, sans jamais perdre de vue le projet de construction d'un immeuble sur le terrain de la Convention, l'Aviation civile échafaude d'autres plans de regroupement, souvent partiels. Mais il faut bien vivre et loger des services toujours en expansion ; l'époque n'étant plus aux réquisitions, le SGAC puis la DGAC deviennent locataires.

Le service technique de la Navigation aérienne a remplacé en février 1961 le service de la Navigation aérienne recréé en 1949 par fusion du service des Télécommunications et de la Signalisation et du service des Ports aériens. Le nouveau service, dirigé par Bernard Palayret, est à l'étroit à la Convention. Un groupe chargé de réfléchir à son transfert est constitué par le SGAC le 29 décembre 1964 : il est présidé par Joseph Grenier, dernier chef du SNA.

Le STNA à Saint-Cyr ?

Le groupe exclut l'envoi du STNA en Province, en raison de ses liens permanents avec la DNA et le STBA. Mais il souligne aussi les inconvénients d'un maintien à Paris : des locaux insuffisants, que la construction d'un immeuble sur l'îlot Convention ne permettra pas de résoudre compte tenu des besoins du service en ateliers et laboratoires. Une installation en grande banlieue, en revanche, permettrait de regrouper des installations actuellement dispersées : Vaudherland, Ablon, Beauvais, Coulommiers, Chevannes et Grigny ; les seuls inconvénients seraient d'ordre social et il ne faudrait pas imposer à la majorité des personnels des durées de trajet excessives.

Le groupe d'étude estime que le transfert entrainerait une augmentation du coût des liaisons téléphoniques, encore que la moitié soit constituée de contacts avec les fournisseurs, dont beaucoup résident en banlieue (120 000 liaisons en 1963, dont 20 000 avec la province, 25 000 avec l'administration centrale et 55 000 avec les fournisseurs). La location d'un circuit spécialisé aux Postes et Télécommunications serait certainement avantageuse.

Le groupe constate que la majorité (105 personnes) des agents du STNA résident rive gauche ou en très proche banlieue sud-ouest et

Sommaire

Jean Poirier, chef du SFA de 1962 à 1972, ici entre le journaliste et historien Jacques Nœtinger et Pierre Bonneau, pilote d'essais et de ligne.

qu'il conviendrait de trouver un emplacement leur permettant de ne pas déménager, étant entendu qu'il faudra certainement créer des services d'autocar, accroître le parc automobile du service et payer davantage d'indemnités kilométriques.

Pour ce qui concerne le lieu d'implantation, la recherche de terrains domaniaux disponibles s'étant avérée vaine, il faudrait trouver un aérodrome à moins de 40 km de Paris : le seul qui semble possible est Saint-Cyr-l'Ecole[1], d'autant que les services de la Formation aéronautique qui s'y trouvent[2] devraient être transférés à Carcassonne.

Le SGAC à l'OTAN ?

En 1967, tandis que l'Aviation civile élabore son projet d'immeuble-tour, est envisagée l'affectation de 16 620 m² au ministère des Transports dans l'immeuble OTAN de la Porte Dauphine. Y seraient logés :

- le cabinet du ministre (avenue du président Kennedy) ;
- le SGAC : services affectés à Montparnasse, bureaux occupés chez Air France à Maine-Montparnasse[3] et services logés cité de la Convention, sauf les services techniques centraux de la Navigation aérienne et des Bases aériennes, la Météorologie demeurant quai Branly ;
- la direction des Transports terrestres et le commissariat général aux Transports (boulevard Saint-Germain) ;
- par la suite, dans une aile à construire, le secrétariat général à la Marine marchande (place de Fontenoy).

Mais l'immeuble de la Porte Dauphine sera finalement attribué à l'Université de Paris après les événements de mai 68[4].

Sous-sols sans étages

Le 28 octobre 1968, Jean Chamant, ministre des Transports, écrit au Premier ministre, Maurice Couve de Murville, pour rappeler qu'une décision gouvernementale avait été prise en 1958 de construire un immeuble pour l'Aviation civile à l'angle de la rue de la Croix-Nivert et de la rue de la Convention, et qu'un accord préalable au permis de construire une première tranche (immeuble-tour, 39 MF) à compléter par des bâtiments traditionnels avait été donné en 1963.

Le garage souterrain a bien été réalisé en 1965-1966, ainsi que des acquisitions immobilières et l'aménagement des constructions provisoires existantes ; puis les travaux ont été arrêtés en raison de la stérilisation des crédits par les Finances. En 1966 et 1967, l'inscription des crédits nécessaires pour poursuivre l'opération a été refusée par le Premier ministre, Georges Pompidou, compte tenu de la perspective de logement dans l'immeuble libéré par l'OTAN porte Dauphine. Mais, ajoute le ministre des Transports, *« A la suite des événements du printemps dernier et de l'affectation de l'immeuble de l'OTAN à l'Université de Paris, qui bloque les transferts envisagés, le problème se pose à nouveau dans toute son acuité. »*

Jean Chamant demande alors confirmation de la décision de construire l'immeuble et inscription d'une première tranche de crédits de paiement au budget de 1969 pour démarrage début 1970 et livraison courant 1972. Les archives consultées n'ont pas révélé de réponse de Matignon, même négative.

La guerre des bureaux

Jean Poirier, chef du service de la Formation aéronautique, demande en octobre 1967 à disposer à la Convention de deux pièces supplémentaires pour y loger trois fonctionnaires mutés du bureau du personnel navigant de la DTA. Claude Collet, directeur du personnel et de l'administration générale, fait à cette occasion le point pour le secrétaire général, Jacques Boitreaud, sur l'occupation des locaux à Montparnasse et à la Convention : mettant en

1. Michel Akar, inspecteur général de l'aviation civile, lors d'une réunion du 21 octobre 1969 sur les possibilités de décentralisation, précisera que la proposition avait échoué en raison des servitudes de protection du château et du parc de Versailles.
2. Le service du matériel de la Formation aéronautique.
3. En 1969, Air France héberge la sous-direction technique de la DTA (à l'exception du bureau programmes aéronautiques) et le service des études économiques et du plan (SDEEP). En revanche, le service des Organisations aéronautiques internationales est retourné à Montparnasse.
4. Il semble qu'aient été également envisagés le transfert du ministère de l'Education nationale à la Porte Dauphine et celui du SGAC dans les locaux ainsi libérés rue de Grenelle.

Sommaire

1957. Construction de l'héligare de Paris sur l'ancien champ d'aviation d'Issy-les-Moulineaux.

avant ses propres difficultés à Montparnasse, M. Collet souligne que les services les mieux logés à la Convention - indépendamment de l'inspection générale et du CSINA, constitués pour l'essentiel de hauts fonctionnaires - sont ceux des Bases aériennes, aussi bien direction que service technique[1].

Des possibilités à l'héliport ?

ADP réalise en 1960 sur l'héliport d'Issy-les Moulineaux, 2, rue Victor Hugo, un bâtiment pour accueillir le SIA, alors partagé entre la Convention et le quai Branly.

Cinq années plus tard, le 25 février 1965, le comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) donne son accord de principe à une nouvelle réorganisation de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux. Le SIA, installé sur l'héliport depuis 1961, doit quitter les lieux. Le CIAT se laisse convaincre par des *« considérations d'ordre technique »* que le service doit rester en région parisienne : il ira donc à Athis-Mons, à proximité du centre de contrôle régional.

Les travaux de terrassement débutent au premier trimestre 1967, mais les événements de mai 68 perturbent le planning de construction et le SIA ne s'installe dans ses nouveaux locaux qu'en mars 1969. Fort heureusement, le récent départ de l'ENAC à Toulouse permet de satisfaire les besoins en logements des personnels transférés d'Issy à Athis.

Dans l'immédiat, la vente au comptant des produits du service ne peut plus être assurée ; en contrepartie, les nouveaux locaux et le matériel modernisé à l'occasion du transfert donnent au SIA *« un nouveau visage qui efface l'image encore récente d'un service relégué au fond d'une impasse et que la contexture des locaux, trop petits, conduisait peu à peu à l'asphyxie. »*[2].

Occupation des locaux de Montparnasse en 1967

Services	Bureaux	Effectif	Occupation moyenne par bureau	Bureaux occupés par une seule personne	% de bureaux individuels
Cabinet	14	26	1,85	7	50 %
DTA	32	60	1,87	12	37,5 %
DPAG	28	80	2,85	8	28,5 %
DNA	19	45	2,3	5	26 %

Occupation des locaux de la cité de la Convention en 1967

Services	Bureaux	Effectif	Occupation moyenne par bureau	Bureaux occupés par une seule personne	% de bureaux individuels
DBA	70	93	1,33	52	74 %
IGAC-CSINA	47	65	1,38	32	68 %
STBA	55	87	1,58	32	58%
DPAG	31	52	1,67	14	45 %
SFA	50	84	1,68	18	36%
DNA	31	51	1,64	10	32 %
DTA	16	34	2,12	5	31 %
STNA	143	313	2,19	38	27 %

Sur l'héliport, le bâtiment libéré par le SIA, dont la démolition n'est pas programmée, reste disponible : en bon état, de 74 m de long sur 10 de large, il pourrait accueillir 100 à 120 personnes réparties dans 85 bureaux. Compte tenu des incertitudes relatives à la construction d'un immeuble rue de la Convention et de la pénurie des locaux difficile à vivre par l'Aviation civile, le SGAC demande en septembre 1969 à M. Diebold, préfet de Paris, à conserver le bâtiment jusqu'à la fin de l'année 1972[3].

1. Tout service ayant à répartir les locaux n'aurait-il pas cette faiblesse ? Mais la DPAG de Claude Collet n'est pas si mal lotie dans la cité ; le plus à l'étroit, c'est le STNA.
2. *Note mensuelle d'information DPAG* de juin 1969.
3. Les archives consultées ne contiennent pas de réponse à ce courrier, mais la proposition ne reçut pas de suite favorable.

Sommaire

Le 5 de l'avenue de Friedland en 1931, siège éphémère de l'Aéropostale.

Le 3, avenue de Friedland, siège de la DNA de 1969 à 1990.

Maine-Montparnasse de nouveau à l'ordre du jour

La commission de l'immeuble du SGAC, encore et toujours présidée par Marcel Pascal, se penche en octobre 1967 sur l'installation provisoire en location, pour 5 à 6 ans à compter du 1er janvier 1969, d'une partie de l'administration centrale du SGAC dans l'immeuble en construction à Maine-Montparnasse au profit de la caisse de retraites du personnel au sol d'Air France (bloc 1 du secteur IV de l'opération Maine-Montparnasse). Quelques bureaux du SGAC sont déjà sur place, chez Air France, square Max Hymans.

Cette recherche de nouveaux locaux, même provisoires, s'explique par le fait que même si la construction de l'immeuble propre au SGAC figure bien au Ve plan, les crédits ne sont toujours pas inscrits au budget. Il faudrait, sans attendre sa réalisation, libérer le 93 du boulevard Montparnasse ainsi que les bureaux occupés chez Air France et desserrer les services installés à la Convention. Seraient concernés par l'installation dans les bâtiments à louer le secrétaire général, le cabinet, la DPAG, la DNA, la DTA, le SOAI, le SFA, le service mobilisation, l'organisme du contrôle en vol, le contrôle des dépenses engagées et le service économique. Toutefois, le représentant de la Météorologie à la commission déclare ne pas souhaiter bouger dans l'immédiat, mais être prêt à le faire dans le futur immeuble de la Convention.

Marcel Pascal conclut que l'opération envisagée est possible à effectif constant des services concernés par le transfert (511 personnes en 1967), mais sans le SFA si l'on veut tenir compte des augmentations d'effectifs demandées par les services pour 1970 (+ 22 %).

Comme bien d'autres auparavant, cette perspective de transfert provisoire à Maine-Montparnasse restera sans suite.

Friedland, une adresse

Fin 1969, le SGAC loue de nouveaux locaux dans un immeuble appartenant à la Caisse des dépôts et consignations et situés au 3 de l'avenue de Friedland, dans le 8e arrondissement, près des Champs-Elysées. La DNA s'y installe, à l'exception du service SAR[1] qui demeure à la cité de la Convention. Elle y occupera 44 bureaux, pour 765 m².

Les personnels de la DNA le savaient-ils ? Trente-huit ans auparavant, en 1931, le même immeuble, mais au numéro 5, avait accueilli les bureaux de l'Aéropostale. L'année suivante, la compagnie déménagea au 9 de l'avenue avant de rejoindre la rue Marbeuf en 1933, lors de son absorption par la nouvelle compagnie Air France.

En 1969, l'état-major de la DTA est toujours à Montparnasse, mais sa sous-direction technique a rejoint l'immeuble Air France, square Max Hymans, à l'exception du bureau programmes aéronautiques. Le bureau immatriculations et la section statistiques sont alors à la Convention. Le SOAI, chez Air France depuis 1967, retourne à Montparnasse, tout comme le bureau organisation et méthodes, alors logé rue de la Croix-Nivert.

Les locaux ainsi libérés à la Convention permettent de créer enfin le bureau central de liquidation des traitements et salaires et d'accueillir la gendarmerie des Transports aériens, logée rue des Pyrénées.

1. *Search And Rescue* = recherche et sauvetage, mission permanente de service public de recherche des aéronefs civils et militaires en perdition..

Sommaire

Débuts à Friedland

J'ai commencé à la DNA, avenue de Friedland, en octobre 1971, après avoir réussi un test au bureau des concours de Montparnasse, chez messieurs Poggi et Mosca. Je venais du Cantal, j'avais passé un CAP puis un BEP de sténodactylographe correspondancière à Aurillac. J'étais l'aînée de six enfants et il me fallait gagner ma vie. Avant d'entrer au SGAC, j'avais travaillé six mois à Conflans-Sainte-Honorine, dans une entreprise qui vendait des matériaux de construction.

J'ai été affectée quelque mois au secrétariat du DNA, Jean Lévêque. On travaillait un samedi sur deux. Puis j'ai rejoint le secrétariat de DNA/3, études et plans, avec Jean-Loup Provost. DNA/3 avait un secrétariat commun avec DNA/5, le bureau financier. Je me suis fait de bonnes copines, comme Françoise Mozziconacci qui était la secrétaire du chef de DNA/5, Jean Chareyre. Il n'y avait pas de cantine sur place, nous apportions notre repas, on pouvait le réchauffer au 6e étage. On profitait du quartier, on allait se promener aux Champs-Elysées et boulevard Haussmann.

Il y avait beaucoup de frappe. Nous avions des machines à écrire à corbeille, à rubans rouge et noir. Nous tapions des stencils, la ronéo était au 6e, avec un pool dactylo dirigé par Ginette Loizeau qui avait aussi la responsabilité du courrier.

Michel Devriès a succédé à M. Provost. Il était très gentil. Il m'est arrivé de devoir amener mon bébé au travail lorsque sa nounou n'était pas disponible, et mon chef m'avait proposé de le coucher dans son bureau pour qu'il dorme plus au calme… M. Devriès avait une vieille voiture blanche, encombrée de papiers, qu'il garait en bas de l'immeuble. Il me demandait régulièrement d'aller mettre des pièces dans l'horodateur. Il m'avait même donné un réveil pour que je n'oublie pas l'heure…

Odile Rodde, témoignage recueilli en décembre 2011.

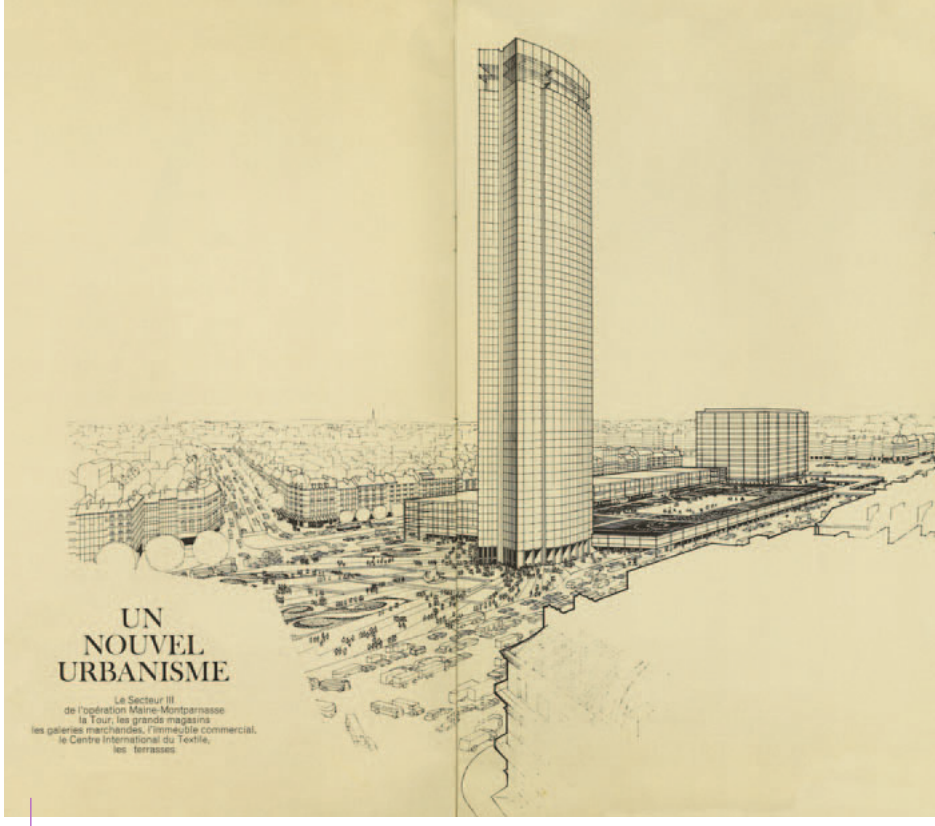
D'une tour l'autre

Le projet d'installation dans l'immeuble du secteur IV de l'opération Maine-Montparnasse envisagé fin 1967 est resté sans lendemain. En 1970, un autre projet d'accueil du SGAC dans le quartier se fait jour : il s'agit cette fois d'un transfert dans la tour en cours de construction dans le secteur III.

En effet, le 19 mars, la COGETOM confirme au SGAC la possibilité de lui attribuer 12 000 m², soit sept étages environ, au-dessous du 18e étage ou au-dessus du 44e. Les travaux de la tour ont commencé le 15 septembre 1969 et doivent se terminer à la fin de 1972.

Les archives consultées ne contiennent pas d'élément sur la réponse du SGAC à cette proposition de la COGETOM ; mais, tout comme le précédent, ce deuxième projet de transfert du SGAC dans le nouvel ensemble Maine-Montparnasse restera sans suite.

Sommaire



Plaquette de présentation, 1970.

La tour Montparnasse

Dès 1934, la gare du Maine, à Montparnasse, est dépassée. Vingt-cinq ans plus tard, le projet de reconstruction débouche sur une opération d'urbanisme de grande envergure : la gare sera déplacée et les terrains libérés utilisés à des fins nouvelles.

En 1956, à l'occasion de l'adoption du nouveau schéma directeur du plan de circulation de Paris, la Société d'économie mixte pour l'aménagement du secteur Maine-Montparnasse (SEMMAM) est créée, ainsi que l'Agence pour l'opération Maine-Montparnasse (AOM). Elles ont pour mission de réaménager le quartier et notamment de construire une nouvelle gare ferroviaire, ce qui implique de raser de nombreuses rues, souvent délabrées et insalubres. Le chantier occupe alors jusqu'à 8 hectares.

Les premières études de la tour sont lancées en 1959, mais le projet est vivement critiqué pour sa hauteur. La polémique freine l'avancée du projet. La nouvelle gare Montparnasse est construite à quelques centaines de mètres au sud de l'ancienne gare du Maine, démolie.

André Malraux, ministre de la Culture de Georges Pompidou, accorde le permis de construire la tour en 1968. Le projet retenu regroupe quatre architectes : Urbain Cassan, Eugène Beaudouin, Louis de Hoÿm de Marien et Jean Saubot.

La première pierre est posée en avril 1970 et la tour inaugurée en 1973. C'est alors l'immeuble de bureaux le plus haut d'Europe.

1967, Montparnasse avant la tour. Vue du sud.

Recherches tous azimuts

Entre 1971 et 1973, le SGAC recherche dans Paris des locaux permettant de regrouper tout ou partie de son administration centrale, sauf les services installés intégralement à la Convention. Les dossiers contiennent de multiples propositions d'agences immobilières concernant tous les quartiers de Paris et la proche banlieue et portant sur des surfaces très diverses, aussi bien à vendre qu'à louer.

Le 16 juillet 1972, le service des études économiques et du plan et les bureaux opérations et matériel volant de la DTA sont transférés du square Max Hymans au 36, rue du Louvre (1er), dans des locaux sous-loués à Air France.

En 1972 toujours, un projet de location de quelques étages à la tour Gamma, près de la gare de Lyon, est envisagé pour y regrouper la DNA et la DTA, puis abandonné, car il ne permettrait pas de réduire les inconvénients de la dispersion actuelle et y ajouterait les difficultés de liaison entre les gares de Lyon et de Montparnasse aux heures de pointe. Le SGAC recherche alors un immeuble susceptible d'héberger tous les services à l'exception de la DBA, du SFA et de l'inspection générale.

En septembre 1973, l'Aviation civile envisage de louer 7 500 m^2 dans l'immeuble Périsud, près de la Porte d'Orléans, surface qui permettrait de regrouper le secrétaire général et son cabinet (Montparnasse), le SDEEP (rue du Louvre), la DPAG (Montparnasse et Convention), la DTA (Montparnasse, rue du Louvre et Convention) et la DNA (Friedland et Convention). L'achèvement de l'immeuble est prévu pour début 1974. L'opération reste toutefois subordonnée à l'agrément du comité de décentralisation et de la commission régionale des évaluations immobilières. L'affaire n'aboutira finalement pas, en particulier pour des questions de TVA[1].

La tour Montparnasse vue de l'avenue du Maine, juillet 1972.

1. *Note mensuelle d'information DPAG* de juin 1974.

Sommaire

Les Armées et l'aménagement du territoire

Le 13 mai 1971, Michel Debré, ministre d'Etat chargé de la Défense nationale, fait approuver par le comité interministériel d'aménagement du territoire sa politique immobilière dans les Armées. Ainsi que le souligne *Le Monde* du 15 mai, *« C'est la première fois que le plus important des propriétaires fonciers de France (les Armées occupent une superficie totale de 260 000 hectares, soit l'équivalent du département des Yvelines) jette les bases d'une politique à long terme. »* Les décisions les plus importantes intéressent la région parisienne et les départements côtiers. Des schémas directeurs dits contraignants sont destinés à recenser les installations susceptibles d'être vendues, échangées ou louées aux autres Administrations, aux collectivités locales ou aux particuliers.

En région parisienne, les armées possèdent deux cent immeubles couvrant 7 125 hectares : depuis 1958, elles se sont dessaisies de 1 125 et en ont acquis 58. Les immeubles sont classés en quatre catégories : nécessaires aux armées et dont l'implantation peut ou non être modifiée ; échangeables ou cessibles ; à acquérir.

L'immeuble du 93 du boulevard du Montparnasse fait certainement partie de la troisième catégorie, constituée de 61 immeubles cessibles, dont *Le Monde* ne donne qu'un bref aperçu. Pour les départements côtiers, les immeubles militaires ne seront plus vendus mais loués, le Gouvernement ayant conclu que l'usage qui en serait fait devrait être conforme à sa politique d'aménagement du territoire et que les préoccupations d'ordre social, touristique et culturel seraient prioritaires. La protection de l'environnement, et notamment de la faune et de la flore fait en effet partie des objectifs annoncés.

La DNA à Washington

Le SGAC se rabat en 1974 sur une solution plus limitée, la location de trois étages de bureaux au 39, rue de Washington (8e), dans un immeuble contigu à celui de l'avenue Friedland où est déjà logée la direction de la Navigation aérienne et appartenant également à la Caisse des dépôts. La DNA peut ainsi disposer de surfaces accrues, accueillir le bureau SAR resté à la Convention et surtout loger le service du contrôle du trafic aérien (SCTA)[1] que vient de créer Roger Machenaud, successeur de Jean Lévêque à la direction. Le SDEEP se déplace aussi rue de Washington et la DTA dispose désormais de tous les locaux loués rue du Louvre.

Selon Cécile Desprairies[2], le 39, rue de Washington avait fait l'objet d'une réquisition allemande, constatée par les renseignements généraux le 8 septembre 1940. L'auteur cite à propos de l'immeuble un extrait du rapport adressé le 12 septembre 1940 par la préfecture de la Seine au haut commandement militaire allemand: *« Ces immeubles, 3 et 5, avenue de Friedland et 39, rue de Washington, construits en même temps sur des plans semblables forment un ensemble. »*

La gendarmerie des Transports aériens (Convention) et le bureau mobilisation (Pyrénées) rejoignent les locaux de la Météorologie à Boulogne. En effet, la Météorologie nationale vient d'être contrainte d'évacuer une partie de ses locaux de l'Alma : la direction, le centre administratif, l'établissement d'études et de recherches (en partie) et le centre technique et du matériel (en partie également) ont été relogés au 77, rue de Sèvres, à Boulogne. Le déménagement a lieu à l'été 1974.

Le 10 décembre 1979, la direction des affaires administratives et financières est regroupée au 9-11, rue Georges Pitard (200 m² locatifs) dans le 15e arrondissement, accompagnée de services du contrôle financier de la DGAC.

Chez les riches

En février 1984, j'ai été nommé chef du bureau DNA/1, organisation et programmes. Quand j'ai pénétré pour la première fois au 3 de l'avenue de Friedland, je me suis dit : "On est chez les riches." *C'était très cossu, un escalier superbe, des boiseries, de la moquette. Au 2e étage à droite, les bureaux de la direction, avec Louis Pailhas, Philippe Jaquard et René Aucouturier, donnaient sur le boulevard. Mais en suivant le couloir, qui tournait sur la gauche, ça se gâtait… pour ma part, j'étais logé dans un petit bureau défraîchi qui donnait sur la cour intérieure. En continuant, on arrivait au SCTA, dans l'immeuble de la rue de Washington.*

Claude Labbé, témoignage recueilli en janvier 2012.

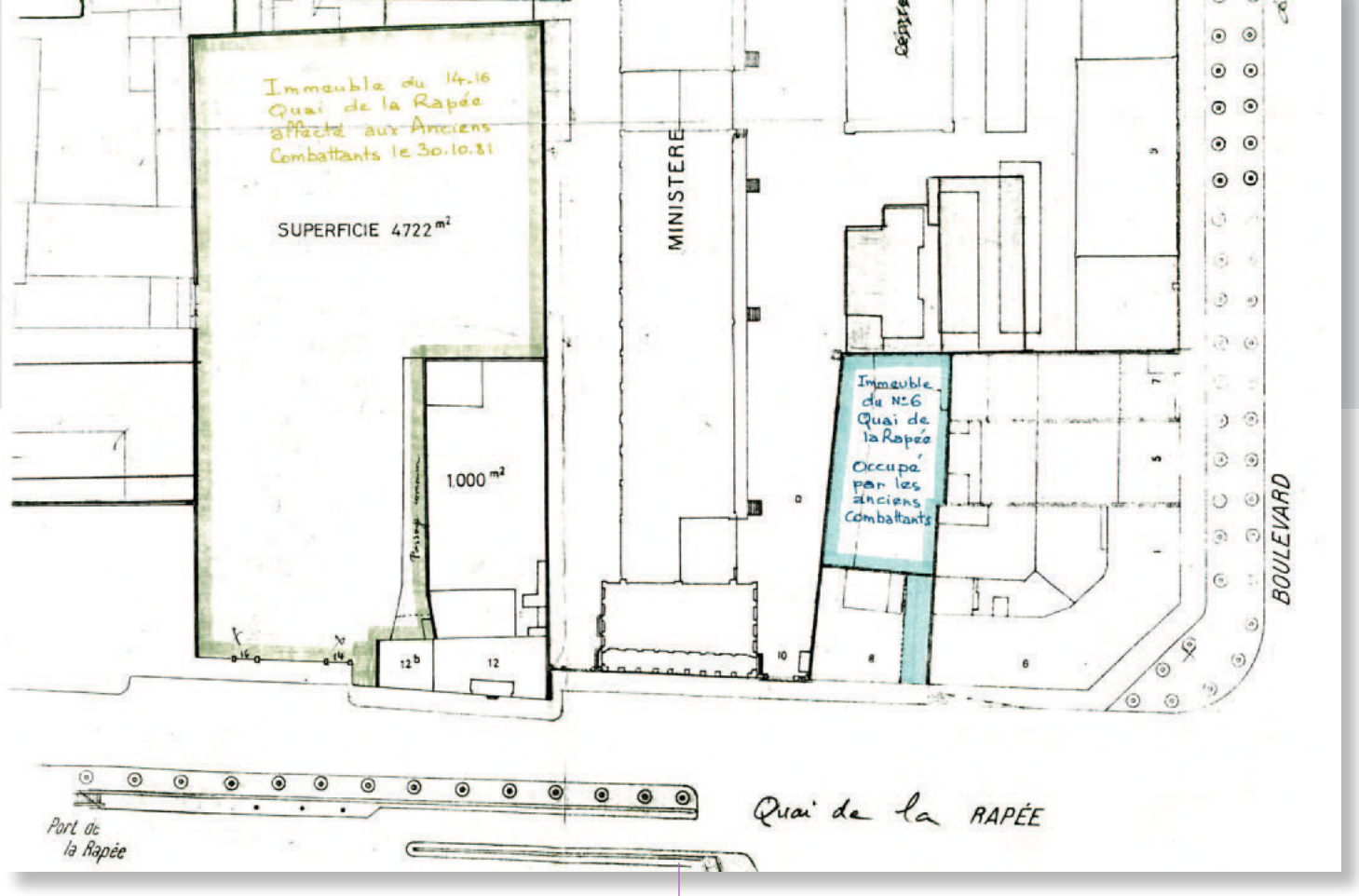
Ruses

Aux Champs-Elysées, quand on se faisait importuner, on entrait par Friedland et on sortait par Washington. Et quand on achetait des vêtements, on bloquait l'ascenseur pour faire des essayages.

Nadine Fontaine, affectée au SDEEP, rue de Washington, de 1975 à 1980.

1. D'après Claude Labbé, le SCTA n'y disposait à l'origine que d'un seul bureau, celui de son chef, Marcel Griveau. Jean-Pierre Boland et Jean-Bernard Tricquet étaient à Orly Ouest.
2. *Paris dans la collaboration*, Editions du Seuil, mars 2009.

Sommaire



Quai de la Rapée, l'une des multiples implantations du SGAC restées virtuelles.

L'affaire du quai de la Rapée

Au début des années soixante-dix, une nouvelle perspective apparaît : l'installation du SGAC quai de la Rapée, dans le 12e. En effet, conformément aux propositions de la commission nationale des opérations immobilières et de l'architecture du 27 septembre 1971, un comité interministériel adopte le 21 octobre 1971 le principe de l'installation de certaines administrations centrales dans le secteur Rapée-Bercy, sur un terrain alors mis à la disposition des Anciens combattants et sur des parcelles adjacentes, à acquérir.

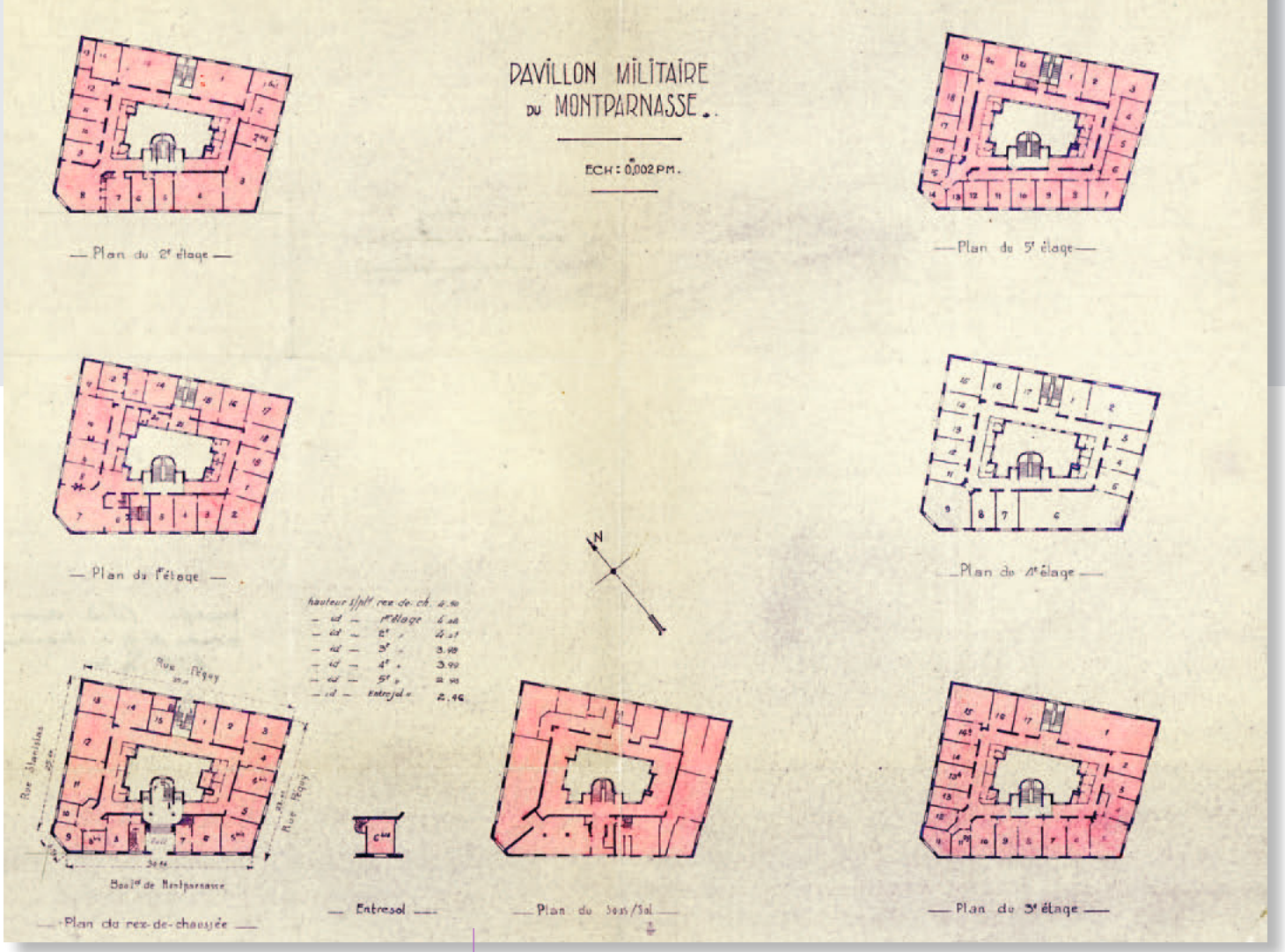
Les Finances ayant opté pour le quai Branly et l'Education nationale restant rue de Grenelle, le secrétaire général du Gouvernement propose lors d'une nouvelle réunion du comité interministériel, le 15 juin 1973, l'installation quai de la Rapée des Transports, d'une partie de l'Equipement, de l'Environnement et de la Protection de la nature ; les Anciens combattants - qui devaient aller rue de Grenelle - sont maintenus sur place. 125 000 m² hors œuvre pourront être construits sur les 35 000 m² de terrain. Pour les Transports sont concernés en première phase le SGAC et, éventuellement, le cabinet du ministre.

Le représentant des Transports donne son accord, tout en précisant que la cession projetée à cette occasion de l'emprise domaniale de la Croix-Nivert ne pourra intervenir qu'après le transfert du STBA et du STNA à Bonneuil-sur-Marne ou à Marne-la-Vallée. Le Conseil des ministres approuve le regroupement envisagé quai de la Rapée.

Le pilotage de l'opération est confié à la direction des Bases aériennes, assistée du STBA et du STIARP. Des acquisitions sont réalisées à l'amiable, en 1974 au 14-16, quai de la Rapée et en 1977 au 6, sur des crédits versés aux services fonciers de Paris. Mais le service spécial des Bases aériennes d'Ile-de-France (SSBAIF), qui a succédé au STIARP, s'aperçoit en 1983, à l'occasion d'une visite de routine, que les Anciens combattants se sont installés dans les immeubles avec l'accord des Finances qui entre-temps s'installaient aussi dans le secteur…

Le dossier consulté ne permet pas de connaître la suite de l'affaire ; en tout cas l'Aviation civile ne s'installa jamais quai de la Rapée, sans être pour autant dédommagée de sa contribution à l'acquisition des terrains. L'abandon de cette perspective fut sanctionné dans les couloirs de Montparnasse par un laconique *« La rapée, c'est rapé. »*

Sommaire



Ainsi que le révèle ce plan figurant au dossier du protocole de répartition des charges de 1984, les militaires avaient donné à l'immeuble du 93 le curieux nom de « pavillon militaire du Montparnasse ».

Traité de paix à Montparnasse

Le 13 décembre 1984, après quarante années de cohabitation, un protocole de répartition des charges de fonctionnement entre les occupants du 93 est signé par la section technique des bâtiments, fortifications et travaux du Génie de Paris et par le SSBAIF.

En 1984, l'Aviation civile dispose au 93 de 118 bureaux correspondant à 4 598 m^2 environ et le Génie de 44 bureaux pour 1 550 m^2, répartis entre le sous-sol, les 4e, 5e et 6e étages. Le protocole confirme la jouissance gratuite de l'immeuble par la DGAC et fixe une clef de répartition des dépenses de fonctionnement et de réparations courantes de 0,6 pour la DGAC et de 0,4 pour le STBFT. Les dépenses de grosses réparations et de gros entretien feront l'objet d'une réunion annuelle.

La visite annuelle des locaux effectuée le 30 octobre 1987 conclut à la nécessité pour le Génie de refaire la toiture et pour la DGAC de procéder à des travaux d'économie d'énergie, d'isolation thermique et phonique des fenêtres côté boulevard ainsi qu'à la réfection de la cage d'escalier ; le compte rendu fait état des travaux réalisés depuis la dernière visite, en l'occurrence le ravalement des façades par le STBFT, la réfection de divers locaux par la DGAC et la rénovation du standard téléphonique en participation.

Perspectives de la fin des années 1980

Gabriel Keslassy, ingénieur des travaux de la météorologie, chargé de mission pour les locaux de l'Aviation civile au sein du bureau de l'équipement, fait le point dans *SPG Info* de juin 1989 sur la rationalisation des implantations de la DGAC en région parisienne. La première opération a été le regroupement du SFACT, dont la sous-direction technique[1] (SFACT/T) a quitté la rue du Louvre (900 m^2) pour la Convention en janvier 1988. En

1. En 1976, lors du remplacement du SGAC par la DGAC, la sous-direction des affaires techniques de la DTA avait été rattachée au SFA qui devint ainsi le SFACT.

Sommaire

Des commandants d'aérodrome rue Lecourbe ?

Mon idée, c'était d'utiliser tout le quadrilatère formé par les rues de la Convention, Lecourbe, Croix-Nivert et Javel pour regrouper les services, mais aussi pour construire quelques logements sociaux afin d'accueillir ceux que l'on voulait muter à Paris et qui étaient bien installés en province, parfois même des commandants d'aérodrome qui disposaient de villas sur les terrains. D'ailleurs, par la suite, on a construit des logements à la Convention, côté nord. Le chef du service des Bases aériennes, Célestin Thouzeau, était un bon ingénieur des ponts, pas trop bétonneur. Il avait déterminé qu'il fallait 9 m² par tête de pipe et il a commencé à faire des esquisses. Les parkings étaient déjà construits, mais le projet de tour avait été abandonné, car Georges Pompidou, lorsqu'il avait vu Montparnasse, avait dit " Plus jamais ça ! " *Moi, je souhaitais rester au 93, mais Louis Pailhas, le DNA, voulait regrouper ses services, et le SFACT manquait de place. J'ai obtenu les accords du maire du 15e et du maire de Paris, mais le projet n'a tout de même pas abouti avant mon départ en mai 1990. Le regroupement s'est fait plus tard, à Issy-les-Moulineaux.*

Daniel Tenenbaum, témoignage recueilli en décembre 2009.

fait, une location a été prise à Cachan (2 500 m²) pour loger les 82 agents du STBA, qui devaient quitter l'île Saint-Germain, mais aussi ceux du STBA Convention, le SFACT/T s'installant à leur place. Fin 1990, le STBA sera regroupé à Bonneuil.

Les prochaines étapes seront le transfert du STNA à Toulouse et, enfin… le regroupement de l'administration centrale à la Convention. Apparemment très optimiste, M. Keslassy évoque le choix d'un promoteur en 1991 et la livraison de 20 000 m² de bureaux à l'automne 1993, permettant de regrouper 1100 agents.

Mais il faut aussi gérer l'immédiat, comme par exemple la demande de locaux supplémentaires du SFACT, résolue par l'implantation de constructions modulaires Algeco.

Quant à la DNA, logée avenue de Friedland depuis 1969 et rue de Washington depuis 1974, elle déménage en 1990 pour la rue Blomet (4 467 m²), dans le 15e arrondissement, accompagnée de l'agence comptable du budget annexe mis en place en 1985. La DNA ne résidera que trois ans rue Blomet, jusqu'au regroupement des services centraux à Issy-les-Moulineaux.

1. Partie du 8e arrondissement délimitée par les avenues Montaigne, George V et des Champs-Elysées (N.D.A.).
2. Jacques Delol se souvient qu'Yves Lambert entendait faire de Blomet *« un immeuble intelligent »*.

Yves Lambert, polytechnicien, INA de la promotion 1959, affecté en 1961 à la direction de l'Aéronautique civile en Algérie, directeur de l'OGSA en 1965 jusqu'à la dissolution de l'organisme en 1968. En poste au service technique de la Navigation aérienne, puis conseiller technique au cabinet du ministre des Transports de 1969 à 1972. Représentant de la France au conseil de l'OACI de 1973 à 1976 puis secrétaire général de l'OACI de 1976 à 1988. Directeur de la Navigation aérienne de 1989 à 1993. Directeur général d'Eurocontrol de 1994 à 2000.

L'heureux temps de la rue Blomet

J'ai été nommé directeur de la Navigation aérienne en février 1989. La DNA habitait alors avenue de Friedland. C'était une adresse prestigieuse, mais les locaux n'étaient pas fonctionnels. Un an après mon arrivée, un représentant de la Caisse des dépôts a demandé à me voir. Un homme charmant… en fait, c'était mon propriétaire.

" Votre bail ne sera pas renouvelé, la Caisse des dépôts va rénover l'immeuble.

- Bien, mais ensuite, pourrons-nous revenir ?

- Vous n'en aurez pas les moyens… "

Effectivement, nous étions dans le Triangle d'or[1], les prix étaient très élevés, on pouvait même se demander ce que la DNA faisait là… Le message était courtois, mais ferme. Il fallait s'en aller. On a cherché autre chose, nous n'étions pas catastrophés, le budget annexe de la navigation aérienne nous laissait des marges de manœuvre.

Nous avons pris des contacts avec de grandes agences immobilières, visité des locaux… et nous avons eu de la chance, au 141 de la rue Blomet. C'était un petit immeuble neuf de 5 ou 6 étages, dans une rue tranquille, proche de la Convention et du garage des Morillons, pas très loin de Montparnasse mais suffisamment tout de même pour que les instructions de notre directeur général se limitent à l'essentiel.

L'immeuble appartenait à la congrégation Saint-Charles, qui occupait le rez-de-chaussée et le 1er étage. Le reste était disponible, c'étaient des plateaux aménageables[2], nous étions les premiers à les occuper. Parking, ascenseurs, machines à café… tout était parfait, fonctionnel, convivial, avec un loyer tout à fait convenable. Jean-Robert Bauchet, qui m'avait aidé à trouver l'immeuble, s'est beaucoup investi dans l'installation et la répartition des surfaces.

Rue Blomet, la DNA était comme un poisson dans l'eau. Elle n'y est restée que trois ans, jusqu'au regroupement de la DGAC à Issy-les-Moulineaux en 1993. Mais je crois que cela a contribué à renforcer sa cohésion.

Yves Lambert, témoignage recueilli en novembre 2011.

Regroupement… contre délocalisations

50, rue Henry Farman, siège de la DGAC depuis 1999.

Eclatée dans Paris depuis l'après-guerre, l'administration centrale de l'Aviation civile se regroupe enfin en 1993 à Issy-les-Moulineaux, avec en contrepartie le départ en province de ses services techniques centraux, exception faite de ceux des Bases aériennes. La DGAC change de visage.

Le nombre d'implantations distinctes à Paris et en région parisienne, monté à seize en 1987 a été ramené à onze en 1991. Reste à mettre en œuvre le regroupement des services centraux du boulevard du Montparnasse, de la cité de la Convention, de la rue Blomet et de la rue Georges Pitard.

Un certain nombre de relocalisations sont déjà intervenues ou doivent être opérées :

- l'ENAC, transférée à Toulouse en 1969 (200 agents),
- le cinquième centre de contrôle de la navigation aérienne, créé à Reims en 1982 dans le cadre d'un contrat de délocalisation (son effectif est de 300 agents en 1992),
- le regroupement des activités du STBA à Bonneuil en 1990,
- l'implantation à Toulouse, sur le site de l'ENAC, d'une partie du CENA (40 emplois), effective depuis 1991,
- le transfert du STNA à Toulouse, confirmé par le CIAT le 7 novembre 1991 (540 agents concernés, 1ère phase prévue pour 1993).

En septembre 1992, *DGAC Info* titre : *« L'administration centrale regroupée à Issy-les-Moulineaux »*. Pas un mot du projet de regroupement à la Convention, ne serait-ce que pour expliquer un tant soit peu l'abandon d'un projet à l'ordre du jour depuis plus de trente ans. La communication et l'histoire n'ont pas les mêmes objectifs.

Le comité interministériel d'aménagement du territoire du 23 juillet 1992 a en effet approuvé le regroupement sur un site unique, à l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, des services centraux de la DGAC. Mais le plan de localisation, qui porte sur la période 1993-1998, comporte aussi le transfert, sur la base du volontariat, de 280 emplois sur des pôles aéronautiques situés en province, à Castelnaudary (10 emplois du SMFA), Muret (70 du SMFA)

Sommaire

et Bordeaux-Mérignac (120 du SIA et 80 du CESNAC[1]), ainsi que la création de 90 emplois en 1994 pour la reprise d'activités de contrôle du trafic aérien abandonnées par le ministère de la Défense à Strasbourg-Entzheim et Mérignac.

Dans *DGAC Info* de novembre 1992, Pierre-Henri Gourgeon, directeur général, révèle que *« le précédent dossier de regroupement avait été repoussé par le comité de décentralisation au motif que la DGAC, à l'époque, n'avait pas lancé de façon définitive l'opération de transfert du STNA à Toulouse. »* Cette fois l'opération est engagée, et il a été plus aisé d'obtenir l'accord du CIAT pour le regroupement de l'administration centrale. Le directeur général évoque aussi le transfert du BEA au Bourget, qui sera effectivement réalisé, et du SSBAIF à Bonneuil, opération qui en revanche n'aboutira pas.

Mais en 1992 l'emplacement destiné à accueillir le nouveau siège n'est encore qu'un terrain vague et le directeur général évoque la possibilité d'une implantation provisoire à proximité, en location dans des locaux neufs. Il faut en effet libérer dès que possible le site de la Convention, principale source de financement du futur siège[2].

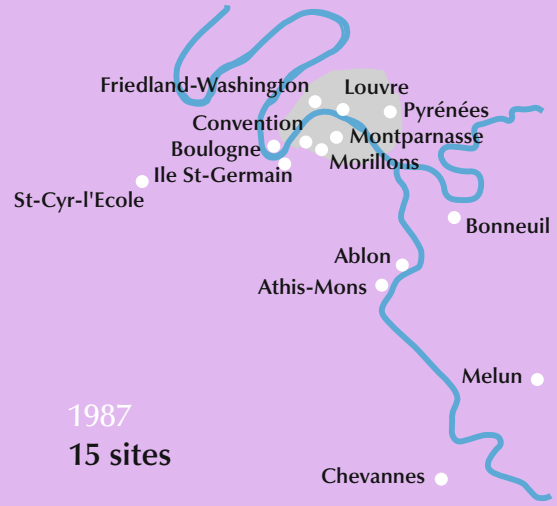
Pour ce qui concerne les délocalisations, la DGAC est alors dans une phase de croissance d'effectifs, ce qui donne de la souplesse et permettra de reclasser en région parisienne les agents qui ne souhaiteront pas suivre leur service dans le Sud-Ouest.

Et Pierre-Henri Gourgeon de conclure que le Projet DGAC[3] a été déterminant dans la concrétisation du regroupement de la DGAC, car c'était là une revendication unanime, *« mais c'est aussi une façon de donner un aspect concret à l'unité de la DGAC. »*

1. Centre d'exploitation des systèmes de la navigation aérienne centraux.
2. Il ne s'agira pas à proprement parler d'un financement, mais d'un échange avec la ville de Paris, celui d'une partie du terrain de la Convention avec un terrain sur l'héliport.
3. Opération de réflexion lancée en 1989 par Daniel Tenenbaum dans l'ensemble des services de la DGAC et clôturée en 1992 par Pierre-Henri Gourgeon. Le Projet DGAC accompagna plus qu'il ne généra le regroupement des services centraux de la DGAC et le remplacement des trois directions régionales de l'Aviation civile (DRAC) de métropole par sept directions de l'Aviation civile (DAC).

Sommaire

Les implantations de la DGAC en région parisienne



1987
15 sites

1992
11 sites

1998
5 sites

Jacques Pichot

Au temps de la DRHAF

Né en 1947, ancien élève de l'Institut d'études politiques de Paris, diplôme d'études supérieures de sciences économiques. Banque de France en 1973, conseiller technique du ministre des Affaires européennes puis du ministre du Travail, de l'Emploi et de la Formation professionnelle en 1983, secrétaire général de l'Association pour la formation professionnelle des adultes en 1986. Conseiller social du ministre de l'Equipement, du Logement, des Transports et de la Mer en 1989 puis directeur des ressources humaines et des affaires financières à la DGAC de 1991 à 1994. Inspecteur général de l'aviation civile de 1994 à 1998. Fonctions diverses à Air France de 1998 à 2010. Président du conseil d'administration de l'ENAC depuis 2008.

« Je garde un souvenir très positif et très présent de mon passage à la direction des ressources humaines et des affaires financières de l'Aviation civile de 1991 a 1994. Souvenir de relations humaines souvent passionnées, parfois difficiles avec les responsables, les collaborateurs et aussi avec les responsables syndicaux, tous animés par un sens du service public et par la passion de l'aviation.

Je suis plutôt fier d'avoir en négociant et en faisant vivre des protocoles sociaux contribué à répondre aux attentes des différentes catégories de personnel tout en permettant au service public de l'Aviation civile et au contrôle aérien de garantir une qualité et une continuité de fonctionnement dont le monde du transport aérien et en premier lieu les compagnies avaient grand besoin.

Tout cela n'aurait pas été possible si nous n'avions pas réussi a mettre en place un outil un peu original pour une administration d'Etat, le budget annexe de l'aviation civile qui nous a permis d'accompagner le développement du transport aérien et sa libéralisation.

J'ai aussi été passionné par l'élaboration et la mise en œuvre d'un projet de service, démarche pour le moins originale à l'époque dans l'Administration et dont la clé de voûte a été le regroupement des services centraux de l'Aviation civile dans un même bâtiment près de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux et la création de sept directions de l'Aviation civile dans les régions, au plus près des grands aéroports français.

C'est le comité interministériel d'aménagement du territoire du 23 juillet 1992 qui a approuvé le plan de localisation de la DGAC et permis le regroupement sur un site unique, l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, des services centraux de la direction générale de l'Aviation civile après une installation provisoire rue Camille Desmoulins.

Ce regroupement des services centraux n'a pas été facile à obtenir. Plusieurs tentatives ont échoué et il a fallu toute la ténacité et le talent de Pierre-Henri Gourgeon pour rassurer les compagnies aériennes sur le fait que le financement de cette opération serait réalisé grâce à la cession des différents biens immobiliers abritant les services regroupés et ne pèserait pas sur le budget annexe et les redevances ; obtenir l'accord et l'appui d'Aéroports de Paris en arguant du fait que cette installation irait de pair avec la pérennisation de l'héliport souvent menacé par des projets immobiliers ; rassurer les riverains en promettant une meilleure surveillance du respect de la réglementation contre les nuisances ; donner des gages à la mairie de Paris sur la possibilité de construire des logements sociaux sur les terrains libérés par la DGAC ; convaincre les pouvoirs publics du respect par la DGAC des priorités d'aménagement du territoire et de localisation des services de l'Etat.

Pierre-Henri Gourgeon quittera ses fonctions avant l'achèvement du projet, qui continuera son chemin, et j'aurai pour ma part le plaisir, avant de quitter la DRHAF, de lancer le comité de pilotage du projet de construction sur l'héliport avec la fierté d'avoir contribué à un très beau projet. »

Mars 2012.

L'ÉVÉNEMENT

SPECIAL ISSY,
INTERVIEW DE JACQUES PICHOT

Un demi-siècle de diaspora prend fin

DGAC Info n° 253, avril 1993.

Sommaire

48, rue Camille Desmoulins. Vue du patio intérieur.

La DGAC à Issy-les-Moulineaux

L'immeuble loué par la DGAC se trouve au 48, rue Camille Desmoulins, à proximité de la station RER Issy Plaine. Le bail, d'un montant de moitié inférieur à celui de la rue Blomet, est signé en mars, financé en partie grâce à un mécanisme complexe basé sur la location temporaire des bâtiments de la Convention donnant sur la rue de Javel. Le déménagement est prévu pour le 1er septembre 1993 ; 900 personnes sont concernées.

Noël Millet dirige le comité de pilotage, constitué de membres appartenant à différents services : Pascal Kuzoski et Jean-Pierre Morel (DRHAF) ; Joëlle Daire (SBA) ; Jean-Pierre Compère, Dominique Daire, Jean-Noël Garot et Jacques Pessaud, tous quatre du SSBAIF ; Jean-Michel Gaudimus, du centre informatique et bureautique. Les aspects sociaux sont confiés à Jean-François Grassineau. Les organisations syndicales sont associées à l'opération dans le cadre d'une commission de concertation. L'un des sujets les plus épineux concerne non pas la répartition des surfaces, mais l'articulation des services dans le nouveau bâtiment : M. Morel élabore dix-sept projets de zoning successifs.

Dans une lettre adressée à Nadine Spira en 1992, Michel Mangenot, trésorier payeur général de la Somme, ancien directeur du personnel et l'administration générale, se félicite de l'aboutissement du projet de regroupement des services : *« Ce sujet m'a poursuivi durant toute ma carrière dans cette maison et il avait acquis à mes yeux valeur de symbole dans la mesure où l'un des tout premiers rapports qui fut demandé au jeune administrateur civil que j'étais en 1955-1956 consistait à étudier les modalités d'un tel regroupement et d'en inventorier les avantages.* […] *Le dernier rapport que je fis en 1978 avant de quitter la maison avait le même thème, en plus ambitieux, puisqu'il s'agissait alors du regroupement de l'administration centrale des Transports quai de la Rapée.»*

Derniers jours

La perspective d'être délocalisés à Issy-les-Moulineaux ne suscita guère d'enthousiasme chez la grande majorité des occupants de Montparnasse. Certains le manifestèrent avec humour, comme l'illustre cette image d'un timbre commémoratif de la Révolution, qui fut fixée sur une porte de l'antichambre du premier étage par une main anonyme.

Robert Espérou, 25 octobre 2009.

Dégât des eaux

L'emménagement à Camille Desmoulins s'est fait par étapes, en septembre et octobre 1993. Le week-end qui précédait la dernière phase, l'installation de la direction au 7e, l'explosion d'un chauffe-eau à cet étage a provoqué une inondation dans l'immeuble. Avec l'équipe d'entretien et celle du ménage, nous avons passé le samedi et le dimanche à nettoyer et à faire sécher à l'extérieur les carrés de moquette trempés… Tout le monde était solidaire, nous avons pique-niqué tous ensemble et, finalement, cette catastrophe relative m'a laissé un bon souvenir. Ce genre d'incident, ça soude les équipes.

Jean-Noël Garot, témoignage recueilli en février 2012.

Humour isséen

André Santini, s'adressant à Bernard Bosson, venu inaugurer le nouveau siège de la DGAC à Issy-les-Moulineaux : *« Tu n'as pas de chance, l'endroit est dangereux pour les ministres…* » Le maire isséen, pilote privé formé à Guyancourt, familier de l'histoire de l'aviation, connu pour son humour décapant - et peut-être un peu marri par le fait que la DGAC ne s'installait que très provisoirement sur sa commune -, se référait à l'accident dont Maurice Berteaux, ministre de la Guerre (et donc de l'Aviation) fut victime en 1911 sur le terrain d'Issy-les-Moulineaux, lors du départ de la course Paris-Madrid. Le ministre fut tué alors que l'aviateur Train, sur un monoplan de sa conception, tenta un atterrissage d'urgence qui finit catastrophiquement sur le groupe de personnalités qui avait envahi la piste.

Anecdote rapportée par Robert Espérou, témoin auditif de la boutade.

Quitter Paris… pour sa banlieue

Le déménagement des services de Montparnasse, de la Convention[1], de Blomet et de Georges Pitard s'échelonne sur les mois de septembre et d'octobre 1993.

Les nouveaux locaux de la DGAC à Issy sont inaugurés le 2 décembre par Bernard Bosson, ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, accompagné de Michel Scheller, qui vient d'être nommé directeur général en remplacement de Michel Bernard, et d'André Santini, député-maire d'Issy-les-Moulineaux.

Le regroupement enfin réalisé de l'administration centrale de l'Aviation civile - encore que dans un lieu toujours provisoire - apportait certainement une satisfaction intellectuelle à la direction générale. Celle des personnels est moins certaine. Ainsi, aucun des témoignages collectés vingt ans plus tard n'évoque avec enthousiasme le rassemblement de 1993 à Issy-les-Moulineaux. Déménager rue Camille Desmoulins, c'était quitter des locaux parfois inconfortables - pas tous - mais situés dans Paris, au cœur de quartiers agréables et commerçants, pour un immeuble de bureaux isolé dans un environnement encore en friche.

Retour au champ d'aviation

Le 28 février 1996, le comité de décentralisation agrée la construction rue Henry Farman de locaux à usage principal de bureaux administratifs, d'une surface hors œuvre nette de 25 000 m² et avec 300 places de parking en sous-sol, pour un budget de 365 millions de francs, étant entendu que le demandeur devra cesser toute activité au 93, boulevard du Montparnasse, rue des Morillons et au 48, rue Camille Desmoulins. La condition sera remplie pour les deux dernières implantations ; en revanche l'Aviation civile se maintiendra à Montparnasse jusqu'en 2009. L'architecte Jean-François Jodry, associé à SODETEG, remporte le concours sur esquisse.

La navette

La 1ère navette de bus privé pour les personnels a été mise en place par le bureau LOG dès le déménagement à Camille Desmoulins, après une enquête auprès des personnels. Il s'agissait d'acheminer les agents vers un moyen de transport (métro Balard et RER B à Denfert) afin de compenser le "choc" causé par le "transfert" à Issy-les-Moulineaux.

Aujourd'hui, cela peut faire sourire, mais ce déménagement a été mal vécu par certains agents, attachés aux vieux bâtiments de la Convention… D'ailleurs, la zone Issy - Val de Seine n'était pas, à notre arrivée, telle que nous la connaissons aujourd'hui... Nous quittions Paris et ses commerces pour une zone de banlieue sans aucune activité.

Le trajet du bus était immuable, mais je me souviens qu'au fil des jours (et des années) l'habitude fut prise de marquer des arrêts pour prendre en charge ou déposer les agents. Et la navette fonctionnait même en cas de grève RATP ou SNCF, ce qui présentait de grands avantages !

Je ne me rappelle plus vraiment combien de temps cela a duré... jusqu'après le déménagement à Farman en tout cas. Je sais seulement que LOG a eu des difficultés à mettre un terme à ce service très apprécié par les personnels (et pour cause !), mais, bien sûr, très peu rentable…

Patricia Mouraz, août 2012.

Point de repère, le bulletin d'information sur le futur siège de l'Aviation civile, a lancé en 1991 un concours d'idées pour l'appellation de la future voie d'accès au siège de la DGAC : le nom d'Henri Farman l'emporte. La mairie de Paris suit la proposition : ce sera Henry[2] Farman.

Farman, tout simplement

Patrick Gandil, chef du service des Bases aériennes depuis 1997, réunit le SBA, le SSBAIF et le service des affaires financières le 16 septembre 1998. Le nouvel immeuble, dont la livraison était initialement prévue le 1er avril 1998, a pris du retard. Or le bail du 48 rue Camille Desmoulins expire le 30 septembre, et il serait souhaitable que les premiers services déménagent le 1er août. En outre, malgré le maintien de l'IGACEM à Montparnasse, le nouveau siège s'avère trop juste pour accueillir tout le monde et l'on songe même à maintenir des bureaux de la DGAC au 3e étage du 93.

1. A l'exception du STNA, en partance pour Toulouse, et de quelques autres entités, comme le Conseil médical.
2. La ville de Paris opta pour l'orthographe anglaise. Quant à l'aviateur, il acceptait les deux orthographes, Henri et Henry (source : Alain Cozanet et Robert Espérou, *Aviation Civile* n° 304, novembre 2000).

Sommaire

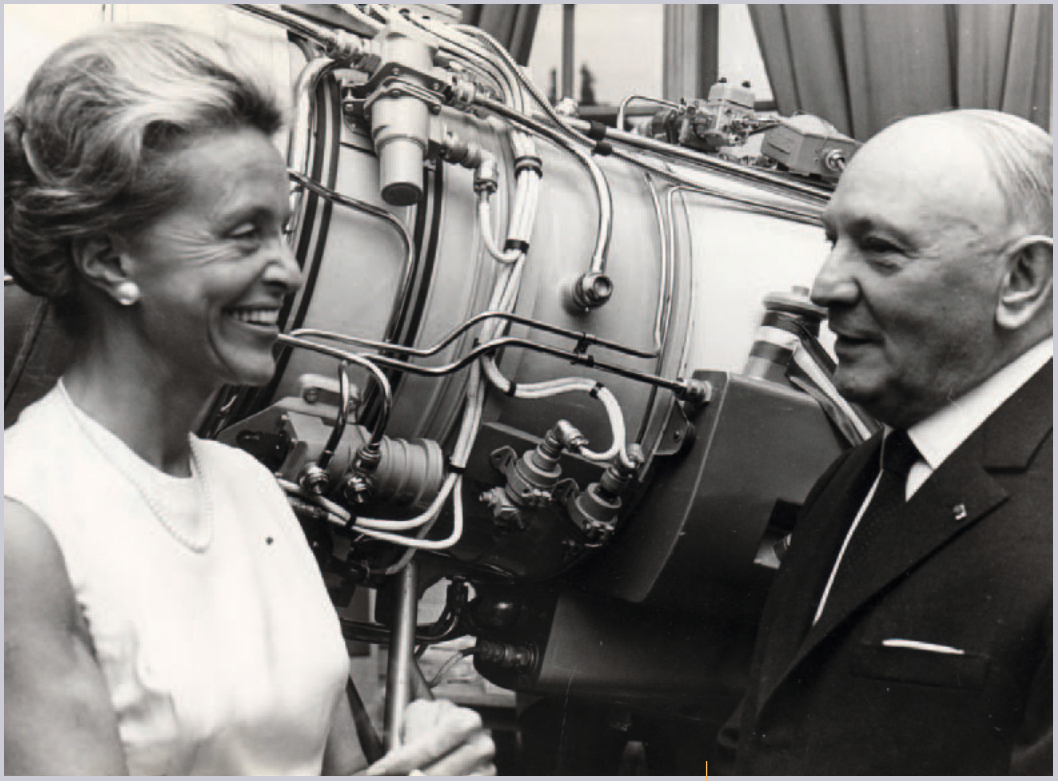
L'emplacement du futur siège de la DGAC.

1997, pose de la première pierre de l'immeuble de la DGAC. De gauche à droite l'architecte Jean-François Jodry, une personne non identifiée, Jean-Claude Gayssot, ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement et Pierre Graff, directeur général.

Finalement, le déménagement se déroule à l'été 1999, de façon échelonnée entre juillet et septembre. La rue Henry Farman, réalisée par la ville de Paris, constitue une nouvelle liaison entre la porte de Sèvres et la rue Camille Desmoulins.

Un nouveau concours est lancé dans *Point de Repère* pour baptiser l'immeuble, l'aile où devait s'installer l'IGACEM, l'amphithéâtre et deux salles de réunion. L'opération ne débouchera ni sur des choix officiels, ni sur des appositions de plaques destinées à graver les appellations dans les esprits. L'amphithéâtre est resté *l'amphi*, les salles de réunion ont gardé leurs numéros (005, 006, 7000), le nom Icare donné à l'aile ex-IGACEM n'a pas traversé le temps… Aujourd'hui, seul l'immeuble porte un nom, officieux certes, celui que les personnels, sans se concerter, lui ont donné avec le temps : tout simplement le nom de la rue. Le siège de la DGAC, après avoir longtemps été *Montparnasse*, c'est désormais *Farman*. L'institution a épousé l'histoire.

Max Hymans, en compagnie du général de Gaulle en 1960.



Fernand Hederer et Jacqueline Auriol.

Paul Moroni, Bonneuil, 1957.

Jacques Boitreaud à Orly, 1968.

« La vision est l'art de voir les choses invisibles. »
Jonathan Swift

Des secrétaires généraux aux directeurs

Six hommes vont se succéder à la tête du SGAC de 1945 à 1976, année de la transformation du secrétariat général en direction générale et de sa séparation d'avec la Météorologie. Certains sont issus du monde politique ou de la haute administration, d'autres ont un passé dans l'aéronautique. Max Hymans, le premier d'entre eux, sous-secrétaire d'Etat avant-guerre, résistant dès 1940, hérite à Alger en 1943 de responsabilités dans le transport aérien et les conserve à Paris au ministère de l'Air jusqu'à la création du SGACC. Fernand Hederer, qui lui succède, combattant de 1914-1918, contrôleur général de l'Air, négocie la nationalisation de l'industrie aéronautique au sein du Front populaire, reste à l'écart de Vichy et rejoint le ministère de l'Air à la Libération. René Lemaire, ingénieur des ponts et chaussées, affecté avant-guerre au service des Bases de la région Est, dirige le service de l'Infrastructure du secrétariat d'Etat à l'Aviation du gouvernement de Vichy de 1940 à 1943. Directeur des Bases aériennes en 1946, puis affecté à l'inspection générale après-guerre, il succède à Fernand Hederer en février 1951. Paul Moroni, administrateur civil, directeur des Transports au ministère des Travaux publics avant-guerre, membre du cabinet du ministre de la Production industrielle en 1943 puis inspecteur général des territoires occupés, rejoint l'Aviation civile en 1952 et dirige les Transports aériens jusqu'à sa nomination en 1956 au poste de secrétaire général. Il est remplacé en 1966 par Jacques Boitreaud, maître des requêtes au Conseil d'Etat, en provenance du secrétariat général de la Présidence de la République. Maurice Grimaud, préfet, directeur général de la Sûreté nationale puis préfet de Police lui succède en mars 1971. Maurice Grimaud, c'est le préfet de mai 68. C'est aussi le dernier secrétaire général à l'Aviation civile.

René Lemaire à Rio de Janeiro.

Maurice Grimaud à Roissy en compagnie de Jean Chamant, ministre des Transports, 1971.

Sommaire

1945-1948, Max Hymans

Le Bourget, début des années vingt

Les journalistes apprirent aussi que Max Hymans, alors qu'il était étudiant, allait le plus souvent possible potasser ses cours au Bourget[1]. A l'époque, les avions volaient souvent à vide, car les passagers - les volontaires - étaient rares. Et les pilotes, plutôt que de charger des sacs de sable, "ramassaient" autour de l'aérogare des garçons qui ne manquaient pas de foi. Il n'y en avait pas tellement, d'ailleurs. Max Hymans usa le plus possible de ce moyen de voyager. Mais l'un de ces voyages se termina mal. Il dut rester huit jours à Londres parce qu'il n'y avait pas d'avion de retour. Un retour qu'il fit par chemin de fer après avoir emprunté l'argent nécessaire. Il essuya les reproches paternels, mais sa foi n'en diminua pas pour autant.

Raymond Marchand, *France Aviation* n° 2, mars 1959, à l'occasion du 40e anniversaire du premier vol Paris-Londres avec passagers.

Max Hymans, directeur des Transports aériens du dernier ministère de l'Air, est nommé secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale en décembre 1945. Il quitte le poste au bout de trois ans pour présider Air France jusqu'en 1961, et c'est sa longue présence à la tête de la compagnie nationale qui a marqué les mémoires. Mais il reste aussi le symbole d'une Aviation civile enfin autonome.

Après la Libération, pour laquelle le personnel de l'Aviation civile avait vaillamment combattu, ce n'était plus que ruine et désordre dans tous les domaines : terrains labourés de bombes, stations radio et météo hors d'usage, appareils détruits ou inutilisables, agents techniques disséminés selon leurs activités ; des combattants du front ou de la Résistance, beaucoup hélas étaient aux mains de l'ennemi et ne devaient plus revenir. Non seulement tout était à refaire, et ce en assurant les services de chaque jour dans des conditions difficiles, mais il fallait encore créer du nouveau pour affronter les nécessités du transport moderne que, pendant l'Occupation, la France n'avait pu ni penser ni apprendre. Nous partions presque sans locaux, avec peu de personnel, aux prises avec des problèmes massifs, relativement simples, certes, mais qui, avec nos moyens, n'en étaient pas moins difficiles à résoudre. Nous n'avions que notre bonne volonté, notre courage et notre désir de créer une nouvelle aéronautique civile française.

[…] *L'infrastructure a été progressivement remise en état, non pas dans l'état de 1939, mais dans celui qui convient à l'âge de l'Air ; on reconstruit en modernisant, et on bâtit du neuf ; ainsi sont posés les fondements de l'ensemble des aérodromes constituant l'Aéroport de Paris. L'infrastructure radio est rétablie, elle aura prochainement à sa disposition des moyens perfectionnés.* […] *Air France rayonne à nouveau sur le monde, manifestant ainsi la renaissance de notre réseau national et le développement accru du trafic aérien français.* […] *Notre première et constante préoccupation est la sécurité du passager et nous savons qu'elle ne sera réalisée que par l'extension et la modernisation très poussée de l'infrastructure et des installations destinées à la protection de la navigation aérienne, ainsi que par l'accroissement des*

1. Max Hymans est né en 1900. Nous sommes donc au tout début des années vingt (N.D.A.).

connaissances aéronautiques de tous les personnels. […] *Enfin, nous avons appris que les problèmes du transport ne se traitent pas seulement à l'échelle nationale, mais qu'ils débordent dans le cadre international ; l'aviation est un phénomène universaliste et son développement est conditionné par la force des liens que la coopération pourra nouer entre tous les hommes.*

Max Hymans, éditorial du *Bulletin du SGACC* n° 19-20, janvier 1947.

Une préoccupation partagée : la sécurité de la navigation aérienne

Jules Moch est interpellé le 21 février 1947 à l'Assemblée nationale sur la sécurité de la navigation aérienne, l'insuffisance du budget alloué à la Météorologie, la nécessité de créer une école nationale, de donner la préférence au matériel français et de mieux coordonner la sécurité aérienne civile et militaire.

Le ministre confirme que la sécurité est bien le problème essentiel de la navigation aérienne et souligne que les accidents intervenus ne sont pas imputables au seul matériel, mais aussi à la recherche d'un rendement excessif.

Il affirme ensuite avec force qu'il n'est pas partisan de la reconstitution d'un *« ministère de l'Air intégral »*. Pour lui, *« il n'y a pas plus de rapport entre l'aviation civile et l'aviation militaire qu'il n'y en a entre les armées qui circulent sur les routes et les ingénieurs des ponts et chaussées qui les construisent. Reverser l'Aviation civile au ministère de l'Air serait aussi absurde que de décider que les routes doivent être construites par le Génie militaire, sous prétexte qu'en temps de guerre elles sont utilisées par les divisions blindées. Entre chefs dignes de ce nom, il est bien facile de se réunir s'il est besoin de s'entendre, sans constituer de grandes commissions qui, après deux ou trois séances, ne savent plus à quoi occuper leur temps. Nous estimons que l'Aviation civile est maintenant un grand service public, au même titre que les Chemins de fer ou que la Navigation maritime, qui n'a rien de commun avec les services de la Défense nationale, lesquels ont d'autres buts, d'autres moyens et d'autres perspectives.»*

Max Hymans, né à Paris le 2 mars 1900, décédé à Saint-Cloud le 7 mars 1961. Centralien, docteur en droit, inscrit au barreau de Paris, élu député de l'Indre en 1928 (SFIO) et réélu (Union socialiste et républicaine) jusqu'en 1940. Domicilié à Valençay. Rapporteur du budget de l'Air en 1936. Sous-secrétaire d'Etat au Commerce, puis sous-secrétaire d'Etat aux Finances dans les gouvernements Camille Chautemps. Participe à la mission d'août 1939 à Moscou qui s'efforce sans succès de convaincre Staline de s'allier au camp des démocraties contre le nazisme. Demande à servir dans l'armée, affecté comme capitaine d'artillerie, reçoit la Croix de guerre. En juillet 1940, à Vichy, vote avec 568 autres parlementaires les pleins pouvoirs au maréchal Pétain, mais cherche rapidement à entrer en contact avec la France libre. Crée l'un des premiers réseaux de résistance, réceptionnant de nombreux parachutages d'armes. Condamné à mort par contumace pour réception d'armes et complot contre la sûreté de l'Etat par le tribunal d'Etat de Lyon. Fuit la France pour l'Espagne au printemps 1942, est arrêté puis libéré et rejoint Londres en août 1942. Intervient sur la BBC dans l'émission *Les Français parlent aux Français*. Nommé secrétaire général du comité central d'aide aux prisonniers, puis au commissariat à la Justice et à l'Instruction publique. Rejoint le général de Gaulle à Alger en août 1943. Nommé directeur de l'Infrastructure et des Transports aériens avec pour mission de réorganiser les transports aériens civils dépendant du Comité français de libération nationale. Réussit avec peu de moyens à animer un réseau aérien desservant depuis Alger, l'Afrique noire, la Corse, la Syrie et le Liban. Regagne Paris en août 1944 et devient directeur des Transports aériens au ministère de l'Air dirigé par Charles Tillon au sein du premier gouvernement de Gaulle. Dirige la délégation française à la conférence de Chicago qui préside à la création de l'OACI. Nommé secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale le 18 décembre 1945. Quitte le SGACC pour Air France en août 1948. Elu maire de Valençay en 1949 et conseiller général de l'Indre en 1951. Président de l'IATA pour 1954-1955. Président d'Air France jusqu'en janvier 1961, deux mois avant sa disparition.

Max Hymans, PDG d'Air France, lors de la signature des accords Boeing en février 1956. De gauche à droite, assis, Louis Lesieux, directeur général de la compagnie, Max Hymans, Georges Héreil, président de Sud Aviation et René Lemaire, secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale.

Jules Moch précise enfin que l'expansion de l'aviation civile oblige à recruter des personnels qui n'ont pas toujours la formation suffisante, que le matériel nécessite un *« rafistolage incessant »* et qu'il convient d'arrêter la course à la progression kilométrique, les records étant acquis au détriment de la sécurité.

Au terme de l'intervention du ministre, l'Assemblée adopte à l'unanimité le vœu que le Gouvernement dépose rapidement un projet de loi de nature à développer l'infrastructure électrique, les transmissions et la météorologie afin d'assurer le maximum de sécurité à la navigation aérienne en France et dans l'Union française.

Cette préoccupation sécuritaire se traduit le 20 février 1948 par la création d'un Conseil supérieur de la sécurité aérienne auprès du ministre des Travaux publics et des Transports. Il réunit autour du secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale le chef d'état-major général de l'armée de l'Air, le chef d'état-major général de la Marine, le directeur technique et industriel de l'Aéronautique et l'inspecteur général de l'aviation civile et commerciale.

« Peu d'hommes ont eu la joie, comme lui, de vivre plusieurs vies en une seule. »

Jules Moch, éloge funèbre de Max Hymans, 10 mars 1961.

Sommaire

1948-1951, Fernand Hederer

LE SECRETAIRE GENERAL
A L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

Fernand Hederer, né le 4 octobre 1889 à Moulins (Allier), décédé le 16 juillet 1984 à Paris. Commissaire de la Marine en 1914. Observateur aérien en 1916, pilote de chasse en 1917, commande en février 1918 l'escadrille SOP 285. Croix de guerre avec étoiles et palmes, Légion d'honneur. Entre dans le corps de contrôle de la Marine en 1925, puis rejoint le ministère de l'Air à sa création en 1928. Conduit en 1931 une mission d'enquête en Amérique du Sud sur la gestion de la compagnie générale Aéropostale. Intègre en 1933 le corps de contrôle de l'Aéronautique, nommé contrôleur général en 1936. Organise sous l'autorité de Pierre Cot la nationalisation de l'industrie aéronautique et prépare les statuts de la future compagnie Air France. Affecté à l'Etat-major en 1940, participe à l'organisation du repli des forces aériennes et à la destruction de stocks de carburant et de munitions. Empêché de gagner Londres par un accident d'auto le 25 juin 1940, rejoint Vichy, est rapidement mis en résidence surveillée à Aix-en-Provence. Participe à la Résistance au sein du réseau Marco Polo. Très lié à Marcel Bloch (Dassault) et à sa famille. Dénoncé, se réfugie à Paris. A la Libération, contribue à la réorganisation du ministère de l'Air. Nommé directeur du corps de contrôle de l'Aéronautique puis directeur du corps de contrôle de l'Armement. Succède à Max Hymans à la tête du secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale d'août 1948 à février 1951. Président directeur général de la Société française d'équipements pour la navigation aérienne (SFENA) de 1951 à 1965. Grand-croix de la Légion d'honneur en mars 1984.

La compagnie nationale Air France est instituée par décret du 28 juillet 1948. Le 4 août, Max Hymans est nommé président de son conseil d'administration. Il est remplacé le 18 août 1948 à la tête du SGACC par Fernand Hederer, contrôleur général de 1ère classe de l'Aéronautique.

"*Au moment où s'achève la 3e année d'existence du secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale, nous pouvons mesurer l'ampleur de la tâche accomplie d'un commun effort. Sous l'impulsion de mon prédécesseur et ami, Max Hymans, l'Aviation civile s'est relevée de ses ruines.* […] *Notre première et constante préoccupation demeure celle de la sécurité aérienne. Un organisme interministériel, le Conseil supérieur de la sécurité aérienne, institué par arrêté du 20 février 1948, étudie aujourd'hui tous les problèmes que pose cette question essentielle. Au problème de la sécurité se rattache étroitement celui de l'aménagement des routes et des bases, de la navigation et du contrôle de la circulation ; créé par décret du 29 novembre 1948, le Conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes va donner à ces questions une impulsion nouvelle.* […] *Les divers centres d'aviation légère et sportive ont manifesté en 1948 une grande activité. De brillants résultats, consacrés par la délivrance de nombreux brevets, ont été obtenus. Mention très particulière doit être faite du magnifique exploit de Mlle Choisnet, qui a conquis dernièrement le record du monde féminin de durée de vol sans moteur. Les légitimes aspirations du personnel, enfin,* […] *n'ont pas été perdues de vue : les statuts des radios, des commandants d'aérodromes, des météorologistes en Allemagne et en Autriche,* […] *et celui des agents sur contrat ont été définis ; des indemnités diverses ont été créées ou valorisées, des examens professionnels permettant d'accéder aux emplois supérieurs ont été organisés. Si incomplet qu'il soit, ce bref rappel des réalisations effectuées dans des circonstances souvent difficiles autorise de grands espoirs et doit inciter à une confiance accrue dans l'avenir."*

Fernand Hederer, *Bulletin du SGACC* n° 41, novembre-décembre 1948.

Sommaire

20 septembre 1949. Fernand Hederer, secrétaire général, remet les insignes de commandeur de la Légion d'honneur à Didier Daurat.

Du temps de Fernand Hederer

« Succéder à Max Hymans n'est pas une mince affaire. Il a créé le poste et il a assuré la présidence du comité de direction d'Air France en tant que SGACC. Fernand Hederer devra tenir le plus grand compte des intérêts de la compagnie à un moment où les privés se font plus insistants : Roger Loubry et Jean Combard lancent un éphémère Paris-Cayenne-Caracas en Liberator en septembre 1949 et se joignent à Francis Fabre qui crée l'UAT le mois suivant. La politique française en matière de transport aérien entre alors dans l'ère de la protection d'Air France mâtinée de "coordination", gentiment présentée, dans le n°50 du Bulletin du SGACC, *comme le "cantonnement" des privés dans leur rôle subsidiaire et le "décongestionnement" nécessaire hors du champ réservé à la compagnie nationale.*

Air France est alors engagée dans sa période d'expansion, spécialement sur l'Atlantique nord mais un peu partout, jusqu'en Nouvelle Calédonie, qu'elle abandonnera bientôt. Cet effort est soutenu par le Gouvernement : Christian Pineau, ministre des Travaux publics et des Transports, prononce une conférence au Cercle des ambassadeurs, le 11 mars 1949, sur le thème : "La France point de départ des grands itinéraires internationaux".

Air France a besoin pour cela de matériel américain et résiste de plus en plus fermement au lobby des constructeurs nationalisés. La compagnie réussira à éviter Armagnac, Corse, et autres Bretagne, grâce à l'obstination d'Henri Ziegler. Le désastre du Laté 631 F-BDRC le 1er août 1948, deux semaines avant la nomination de F. Hederer, venait d'illustrer tragiquement les conséquences de l'obstination à construire des appareils d'avant-guerre. Mais les accidents du Constellation F-BAZN aux Açores (Marcel Cerdan, Ginette Neveu) le 28 octobre 1949 et de deux DC-4 coup sur coup à Bahrein les 12 et 14 juin 1950 montrent qu'il n'y a pas que le matériel à la source des accidents. D'où la préoccupation primordiale de sécurité, exprimée par le nouveau secrétaire général dans l'éditorial du Bulletin du SGACC *de fin 1948. F. Hederer signera de nombreuses décisions de sanctions contre les infractions commises par les pilotes privés ou de transport. Toutefois, les pilotes sanctionnés sont uniquement désignés dans le* Bulletin *par les dernières lettres de l'alphabet : X,Y, Z…*

En deux ans et demi à la tête du SGACC, Fernand Hederer prend d'importantes décisions quant à la structure et au champ de compétence du SGACC, notamment celles concernant la création du CSINA en 1948, de l'ENAC en 1949 et du SNA la même année. »

Robert Espérou, novembre 2011.

Evocation de Fernand Hederer

Fernand Hederer approche la soixantaine lorsqu'en 1948 il succède à Max Hymans à la tête du secrétariat général. Il décède en 1984, à près de 95 ans. Sa dernière épouse, Hélène, et son fils Jacques, magistrat, reçoivent l'auteur dans un appartement parisien pour un entretien chaleureux autour d'albums de photos, de coupures de journaux et de comptes rendus inédits d'entretiens avec l'historien Claude Paillat.

Selon ses proches, Fernand Hederer n'évoquait que rarement les trois années passées au SGACC entre 1948 et 1951. Sa nomination s'explique aisément par ses états de service dans l'aéronautique, mais Mme Hederer pense que Max Hymans n'y fut pas étranger, en raison notamment de l'action de son futur mari dans la Résistance ; pour son fils Jacques, le choix s'explique aussi par le soutien qu'il avait apporté sous l'Occupation à certaines familles juives, en particulier à celle de Marcel Bloch, qui deviendra Marcel Dassault et auquel il restera très lié.

Quant à son départ du SGACC en 1951, F. Hederer pensait que Henri Ziegler[1], alors directeur général d'Air France, n'y était pas étranger.

1. Robert Espérou confirme que le directeur général d'Air France et le secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale avaient des points de vue très différents, notamment dans les domaines essentiels que sont l'équipement en matériel volant d'Air France et la politique de droits de trafic internationaux.

Sommaire

Escadrille 285

Créée	SOP 285[1]	3 mars 1918
Devient	SPAbi 285	26 juillet 1918
Dissoute		9 juillet 1919

Symbolique

L'insigne de l'Escadrille 285, choisi par le lieutenant Hederer, représentait un goéland blanc aux rémiges noires, en vol sur un ciel bleu au soleil couchant dardant ses rayons. Aucune représentation n'en a été retrouvée[1].

Lieux de stationnement

Tartiers	3 mars 1918
Eve	10 mars 1918
Mont-St-Martin	20 mars 1918
Corbeaulieu	26 mars 1918
Rémy	6 avril 1918
St-Dizier	20 avril 1918
Corcieux	23 avril 1918
Boran	26 juillet 1918
Billemont	29 juillet 1918
Coincy-l'Abbaye	8 août 1918
Ferme Moras	22 septembre 1918
Morangis	4 octobre 1918
Fort de Montbrée	21 octobre 1918
Le Châtelet-sur-Retourne	24 octobre 1918
Coulanges	31 octobre 1918
St-Étienne-sur-Suippe	6 novembre 1918
Seraincourt	8 novembre 1918
Bouleuse	22 novembre 1918
Cernon	8 décembre 1918

Commandants d'escadrille

Ltt Fernand Hederer	3 mars 1918

Rattachements

6e Armée	mars 1918
62e Division d'infanterie	mars 1918

Avions utilisés

Sopwith 1A2	mars 1918
Spad XVI	juillet 1918

Deux périodes l'avaient plus particulièrement marqué : la guerre de 1914 et les années trente, avec la mise en place du ministère de l'Air, la création d'Air France et la nationalisation de l'industrie aéronautique. Il avait une grande admiration pour Pierre Cot, se sentait - bien qu'il ne fut pas socialiste - tout à fait à l'aise au sein du Front populaire et sut parfaitement négocier avec les avionneurs comme Potez, Latécoère, Farman, Bloch, Voisin et Lioré. Il n'était pas davantage de droite, plutôt nationaliste. C'est peut-être pour cela qu'il pouvait s'entendre avec les communistes, comme Charles Tillon. Son nationalisme lui avait d'ailleurs fait mal accepter la résignation de 1940, il ne comprenait pas que l'on n' ait pas cherché pas à se battre davantage.

Pour sa famille, Fernand Hederer était le contraire d'un politique, d'un calculateur, il disait ce qu'il pensait, avec l'action pour idéologie. C'était en quelque sorte un naïf, avec parfois un comportement à la Cyrano, préférant la satisfaction d'un bon mot aux calculs de la diplomatie. Il estimait ainsi avoir manqué d'habileté lors du compte rendu de son enquête en Amérique du Sud sur la gestion de l'Aéropostale.

Il a laissé le souvenir d'un homme affable, amusant, qui ne se prenait pas au sérieux, séducteur, friand de bons mots. Ainsi, à propos des médailles décernées lors de la Grande Guerre :

« Comment avez-vous fait pour avoir toutes ces décorations ?

- Comme tout le monde, j'ai fait des démarches. »

Né en 1889 et décédé en 1984, Fernand Hederer a vécu toute l'histoire de l'aviation, connu les deux guerres, vu naître le ministère de l'Air, participé à la mise en place d'Air France, négocié les nationalisations et accompagné l'Aviation civile d'après-guerre avant de diriger pendant quinze ans une société d'équipement pour la navigation aérienne. Il a fréquenté les milieux les plus aisés, tous les avionneurs et les pilotes de légende. Son épouse conserve un exemplaire du *Petit Prince*, relié par l'ancien secrétaire général lui-même. Sur une feuille volante, une anecdote, souvenir de l'époque où il se trouvait à Buenos Aires avec l'ingénieur Charles Ceccaldi :

« Nous allons chercher Saint-Ex à son hôtel. Nous le trouvons à sa table de travail, il est en tenue de soirée.

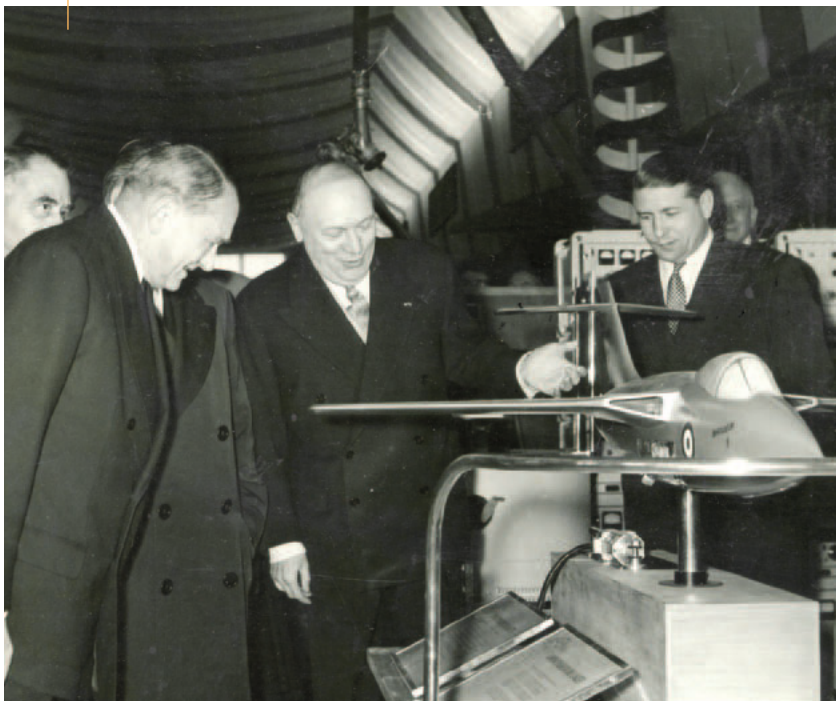
- Tu sors ?

- Non, j'écris, mais c'est si beau que je me suis mis en smoking…

Et il nous lut un passage émouvant de Terre des hommes. *»*

Entretien de l'auteur avec Hélène et Jacques Hederer, 11 août 2011.

René Coty, président de la République, en compagnie de Fernand Hederer, président de la SFENA, au salon de l'aéronautique de 1955.



Sommaire

1951-1956, René Lemaire

Le Secrétaire Général à l'Aviation
Civile et Commerciale
René Lemaire

René Lemaire, né à Monthermé (Ardennes) le 17 avril 1902, décédé à Versailles (Yvelines) le 5 octobre 2002. Polytechnicien, ingénieur des ponts et chaussées. Affecté en Corse de 1926 à 1928, puis au service de la Navigation aérienne et au service des Bases de la région Est. Pilote des corps techniques du ministère de l'Air. Chef du service de l'Infrastructure de 1940 à 1943 au secrétariat d'Etat à l'Aviation puis au secrétariat général à la Défense aérienne. Arrêté puis incarcéré par la Gestapo en 1944[1]. Inspecteur général du génie de l'Air, inspecteur général des bases et routes aériennes. Premier directeur des Bases aériennes d'après-guerre, jusqu'à la constitution effective du SGACC en 1946. Vice-président du Conseil supérieur des travaux de l'air puis président du Conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes. Membre du conseil d'administration d'Air France. Secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale de 1951 à 1956. Pilote professionnel de 1ère classe. PDG d'Air Inter de 1956 à 1959. Chef de l'inspection générale de l'Aviation civile de 1961 à 1974. A l'origine du programme puis du choix du moyen-courrier Caravelle en février 1954.

Sommaire

Par décret du 20 février 1951, René Lemaire, inspecteur général des bases aériennes, est nommé secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale en remplacement de Fernand Hederer.

René Lemaire est certainement à ce jour l'ingénieur des ponts et chaussées le plus célèbre de l'histoire de l'Aviation civile. Il a occupé en effet des postes de premier plan pendant la plus grande partie de sa carrière : chef du service de l'Infrastructure du secrétariat d'Etat à l'Aviation de 1940 à 1943, directeur des Bases aériennes en 1946, secrétaire général de 1948 à 1951, chef de l'inspection générale de 1961 à 1974. Son nom reste associé à la Caravelle.

René Lemaire et Caravelle

« En mars 1951, René Lemaire venait d'être nommé secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale lorsque le directeur du Budget l'interrogea sur l'utilisation d'un crédit de 4 milliards de francs inscrit dans la loi-programme de construction aéronautique pour un projet d'avion de transport.

René Lemaire prit la présidence d'un comité composé de personnalités de l'industrie aéronautique, des compagnies aériennes et de l'Administration.

Ce comité arrêta, le 12 octobre 1951, les spécifications du nouvel appareil : moyen-courrier, 60 passagers sur 2 000 kilomètres, 800 km/h, piste de 1 800 mètres. 25 projets furent présentés par 6 bureaux d'études français.

Le 26 mars 1952, le comité sélectionna quatre projets :

- *le projet SNCASO[2] SO 60 C,*
- *le projet Hurel-Dubois HD 45,*
- *un projet commun SNCASE[3] / SNCASO qui devint le X-210, puis le SE-210,*
- *un projet SNCAN[4] / Breguet 978A/978T.*

1. *Historique en forme de souvenirs*, René Lemaire, Revue du SGAC, n° 140, 1er décembre 1970.
2. SNCASO : Société nationale de construction aéronautique du Sud-Ouest.
3. SNCASE : Société nationale de construction aéronautique du Sud-Est.
4. SNCAN : Société nationale de construction aéronautique du Nord.

Voici autour de M. René Lemaire, Secrétaire Général à l'Aviation Civile et Commerciale, et de gauche à droite: M. Maurice Delahaye, Chef de Cabinet, M. André Viaut, Directeur de la Météorologie Nationale, M. François Guillerand, Directeur de l'Administration Centrale, M. Paul Moroni, Directeur des Transports Aériens, M. Jean-Louis Bonnenfant, Directeur des Bases Aériennes, M. Marcel Agésilas, Directeur du Service de l'Aviation Sportive et Légère, et M. Claude Joseph-Tessier Directeur de la Navigation Aérienne.

René Lemaire et son équipe. " Puissance et promesses du Transport aérien ", *Le Monde économique*, 1955.

Albert Caquot fut consulté, l'ITA[1] *fit une étude de marché et l'OFEMA*[2] *enquêta à l'étranger. Le 15 octobre 1952, le secrétaire d'État à la Présidence du conseil réunit les ministres des Finances, du Budget, des Travaux publics et des Transports et le secrétaire d'État aux Forces armées (Air). Devant les hésitations des participants, René Lemaire proposa une formule inhabituelle, qui fut acceptée : passer deux marchés concurrents, l'un avec la SNCASE et l'autre avec Hurel-Dubois, étant entendu que l'un d'eux serait résilié après un certain délai.*

Henri Ziegler, alors directeur général d'Air France, penchait pour le projet de la SNCASE, alors que le HD 45 prenait un certain retard, freiné par les essais d'un prototype de transition, le HD 31. Finalement, lors de sa dernière réunion, le 9 février 1954, le comité choisit le projet de la SNCASE. Le marché pour la construction de deux avions et de deux cellules d'essais statiques fut signé par le SGACC le 3 janvier 1953. Le SE-210 prit alors le nom commercial de Caravelle.

Les deux prototypes de Caravelle sortirent d'usine en 1955 et 1956 et furent affectés au SGACC. Respectivement immatriculés F-BHHH et F-BHHI, ils furent utilisés pour des vols d'essai, dans le cadre de contrats avec Air France, et pour des vols de démonstration. En 1968, à Toulouse, le F-BHHI servira également à tester les barrières d'arrêt destinées au Concorde. »

Robert Espérou, mai 2011.

Toulouse, 1968, une utilisation très particulière de Caravelle : tester les barrières d'arrêt de Concorde.

1. ITA : Institut du transport aérien.
2. OFEMA : Office français d'exportation de matériel aéronautique.

Sommaire

1956-1966, Paul Moroni

Le Secrétaire Général
à l'Aviation Civile et Commerciale

P. MORONI

Paul Moroni, né le 4 juin 1905 à Muro (Corse), décédé en 1992. Administrateur civil. Secrétaire général à l'Aviation civile de 1956 à 1966.

Par décret du 18 juillet 1956, prenant effet à compter du 1er juillet 1956, Paul Moroni, directeur des Transports aériens, est nommé secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale en remplacement de René Lemaire.

Paul Moroni détient le record de longévité à la tête de l'Aviation civile : dix années, marquées par des modifications majeures dans la vie du SGAC, comme le retrait progressif des pays d'Afrique et la mise en place de l'ASECNA, la création des régions aéronautiques ou encore la redéfinition du rôle du service de la Navigation aérienne.

Des hélices à la réaction

« Paul Moroni est resté dix ans à la tête du secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale, de 1956 à 1966. Natif de Corse, où il aimait à se ressourcer et où il se retira dans la dernière période de sa vie, il avait commencé sa carrière dans les années trente après de brillantes études de droit. Il avait choisi le secteur des transports : directeur-adjoint des chemins de fer au ministère des Travaux publics et des Transports en 1937, puis directeur de l'administration centrale au secrétariat d'État aux Communications et directeur des Transports en 1943 au ministère de la Production industrielle.

Administrateur civil au lendemain de la guerre, il servit dans l'administration des territoires occupés. Secrétaire général du Conseil supérieur des transports en 1951, il fut nommé directeur de la Navigation et des Transports aériens au SGACC en octobre 1952, puis directeur des Transports aériens en janvier 1953 après séparation de deux activités avant d'accéder au poste de secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale en juillet 1956.

Travailleur infatigable, son autorité ferme mais courtoise s'accompagnait d'un réel souci de la vie des personnels. Il dirigea le SGACC, devenu SGAC en 1960, durant les dix années au cours desquelles l'Aviation civile passa du temps des hélices à l'âge de la réaction. Il conduisit cette mutation dans tous les domaines placés sous sa responsabilité : l'infrastructure, la navigation aérienne, le transport aérien, la construction aéronautique. Il

Sommaire

21 mai 1966. Inauguration du CRNA d'Aix-en-Provence. De gauche à droite, Gabriel Weishaupt, chef du CRNA, Paul Moroni, secrétaire général, un responsable technique, André Bettencourt, secrétaire d'Etat aux transports et Léonce Lansalot-Basou, directeur de la Navigation aérienne.

dirigea aussi la transition de l'Aviation civile entre l'ère coloniale et celle de la coopération avec les États qui accédaient à l'indépendance. Son œuvre sur le plan européen fut remarquable, qu'il s'agisse de la présence française au sein de la Conférence européenne de l'aviation civile ou de la création d'Eurocontrol. Il regretta de n'avoir pu mener à bien le projet d'Air Union, consortium des six compagnies nationales des États membres du Marché Commun.

A son départ du SGACC, Paul Moroni fut nommé conseiller d'État à titre ordinaire et vice-président du conseil d'administration d'Air France. »

Robert Espérou, novembre 2011.

Bilan à l'aube de la Ve République

« Préoccupé avant tout, dans les années qui ont suivi la Libération, de mettre en place sans délai les installations nécessaires à la satisfaction des besoins de l'Aviation civile nouvelle et à la sécurité de la circulation aérienne, le secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale n'a pu se pencher immédiatement, autant qu'il l'aurait souhaité, sur l'organisation même de ses services. La scission de 1945 d'avec le ministère de l'Air, la création d'une administration centrale indépendante, mais sans traditions, ainsi que l'emploi de personnels d'origine et de formation différentes, rendaient cette tâche difficile. Au surplus, la diversité des attributions et la dispersion des services dans tous les territoires de l'Union française impliquaient une organisation différente de celles qui avaient fait leurs preuves dans les Administrations métropolitaines aux limites territoriales classiques. Et pourtant les problèmes de structure n'étaient pas oubliés. Des textes législatifs et réglementaires fixaient, dès 1945, l'organisation et les attributions des directions de l'Aéronautique civile d'outre-mer, consacraient l'unification des services de la Météorologie; des décrets organiques précisaient la structure de l'administration centrale, puis des services centraux et définissaient le régime des aérodromes en métropole et dans les départements d'outre-mer. De nombreux statuts de personnels techniques, administratifs, contractuels et navigants étaient mis au point. L'expérience devait cependant faire apparaître qu'en matière d'aviation civile tout évolue rapidement. Plusieurs de ces textes étaient en cours de révision lorsque l'intervention de la loi-cadre des territoires d'outre-mer et celle de l'Algérie, la création de l'organisation commune des régions du Sahara sont venues rendre plus urgente et plus nécessaire une nouvelle organisation des services. »

Adrien Mazerolles, directeur de l'administration générale, éditorial du *Bulletin du SGACC* n° 96 du 15 juin 1958.

Evolutions majeures

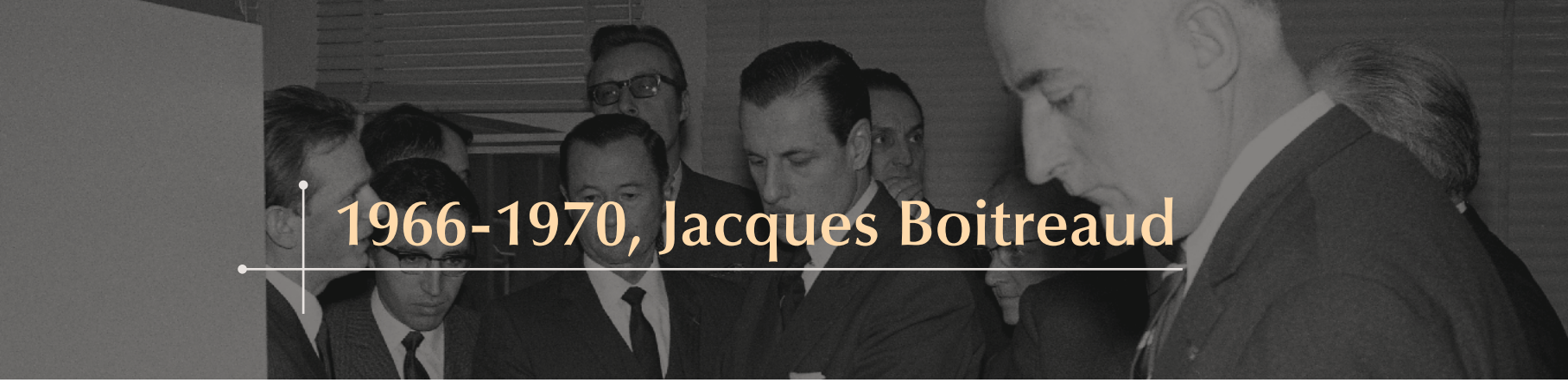
Des changements déterminants dans l'organisation de l'Aviation civile interviennent au tournant des années soixante. La constitution de 1958 ayant substitué à l'Union française une communauté fondée sur l'association librement consentie d'Etats autonomes, il convient de trouver des solutions pour concilier cette autonomie et les impératifs de sécurité propres au trafic aérien. L'ASECNA[1], organisme multinational créé par une convention passée le 12 décembre 1959 à Saint-Louis du Sénégal entre la France, onze Etats africains et Madagascar, répond à cette ambition. Elle a pour objectif de gérer les plus importantes installations aéronautiques des Etats ainsi associés à la France. Marcel Agésilas en est le premier directeur général, rapidement remplacé par Roger Machenaud, ingénieur de la navigation aérienne qui marquera l'histoire de l'agence aux côtés du gouverneur Louis Sanmarco, président de l'ASECNA de sa création jusqu'en 1976.

Le décret n°60-652 du 28 juin 1960 portant organisation des services extérieurs métropolitains de l'Aviation civile crée de véritables régions aéronautiques. La déconcentration n'était que technique, elle devient territoriale. Roger Bénard est nommé à la tête de la région Nord, Henri Mazen à la région Sud-Est et Charles Cantira à la région Sud-Ouest.

Avec le décret n° 60-964 du 31 août 1960 portant organisation du secrétariat général à l'Aviation Civile, l'adjectif *commercial* disparaît : le SGACC devient le SGAC.

1. Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar. Le Cameroun adhéra en 1961 et le Togo en 1964.

Sommaire



1966-1970, Jacques Boitreaud

Jacques BOITREAUD
Secrétaire Général
à l'Aviation Civile

Jacques Boitreaud, né le 7 août 1922 à Châteauneuf-sur-Charente, décédé en décembre 1980. Formation juridique, auditeur au Conseil d'Etat en 1946. Chargé de mission auprès du directeur des dommages de guerre en 1951, conseiller technique auprès du ministre de la Justice en 1953, nommé maître des requêtes en 1954. Directeur du cabinet du secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères en 1954, adjoint au directeur des dommages de guerre au ministère de la Construction et du Logement en 1956. Secrétaire général de la commission constitutionnelle provisoire en novembre 1958, participe activement à la rédaction de la Constitution de la Ve République[1]. Secrétaire général du Conseil constitutionnel en mars 1959, conseiller technique au secrétariat général de la Présidence de la République en 1962. Secrétaire général à l'Aviation civile du 27 mai 1966 au 1er septembre 1970, date à laquelle il est déchargé de ses fonctions à sa demande pour raisons de santé.

Le 27 mai 1966, Jacques Boitreaud, conseiller technique au secrétariat général de la Présidence de la République, est nommé secrétaire général à l'Aviation civile en remplacement de Paul Moroni qui rejoint le Conseil d'Etat.

Les années de Jacques Boitreaud à l'Aviation civile sont celles de mai 68, temps où la contestation gagne le contrôle aérien : elle débouche en 1970 sur un premier protocole entre la navigation aérienne et ses personnels. 1968 est également l'année du transfert de l'ENAC d'Orly à Toulouse.

Visions

Claude Collet, directeur du personnel et de l'administration générale, évoque dans l'éditorial de la *Revue* n° 137 du 15 mars 1970 l'adaptation des structures du SGAC : utiliser les techniques du traitement de l'information dans le domaine de la gestion administrative, appliquer un plan comptable général, commun au SGAC et aux gestionnaires d'aéroport, mettre au point des méthodes de rationalisation des choix budgétaires. Les obstacles à surmonter tiennent à l'absence de réflexion préalable liée au souci de réformer rapidement et au défaut de formation des agents en place aux disciplines évoquées. Il convient aussi de mieux répartir les tâches de décision et de gestion entre services centraux et services extérieurs, et de renforcer le pouvoir des directeurs de région.

Enfin, préfigurant les débats qui animeront la DGAC des années 1980/1990, Claude Collet émet l'idée que l'action du SGAC nécessiterait un cadre réglementaire et financier plus souple, comme par exemple un établissement public administratif. Et le SGAC devra se retirer peu à peu de l'action directe pour devenir *« une administration de tutelle, au sens large du terme, des organismes divers, publics ou privés, responsables de l'exploitation des moyens de transport aérien et des infrastructures qui lui sont indispensables. »*

Dans l'éditorial du numéro suivant, Léonce Lansalot-Basou, directeur de la Navigation aérienne, souligne tout d'abord les évolutions dans le domaine dont il a la charge : augmentation constante du trafic aérien ; développement considérable des

1. Voir "Le nécessaire, le contingent et l'implicite dans la Constitution de 1958", Jacques Boitreaud, *Espoir* n°25, 1978.

1968. L'ENAC, installée depuis vingt ans à Orly, est transférée dans ses nouveaux locaux de Toulouse. Jacques Boitreaud au centre et, à droite, Jean-Louis Jamet, sous-directeur de la Formation aéronautique, Louis Pailhas, directeur de l'ENAC et Louis Notteghem, chef du centre de formation de pilotes de ligne de Saint-Yan. L'Ecole sera inaugurée le 6 novembre 1969 par Michel Debré, ministre d'Etat chargé de la Défense nationale accompagné de Raymond Mondon, ministre des Transports.

moyens électroniques, débouchant sur un système intégré du contrôle, de la navigation et de la conduite du vol ; interdépendance de la construction aéronautique et de la mise en œuvre des aéronefs nécessitant une planification élaborée. Il s'insurge ensuite contre des divisions catégorielles qui se font jour, prônant la séparation entre circulation aérienne et télécommunications, ce qui constituerait un retour en arrière. C'est la solution qui existait, sous forme de services séparés, en 1946 et qui fut remplacée, en 1961, par l'organisation régionale actuelle et la création du service technique de la Navigation aérienne. Et le DNA de conclure : *« Le contrôleur ne sert à rien sans l'électronicien. Ce dernier voit ses efforts atteindre leur but par l'intervention du contrôleur. La navigation aérienne n'est pas une fin en soi. Elle est au service du transport aérien. »*

Dessin de Noël Calzaroni, contrôleur à Aix-en-Provence, illustrant le désir d'indépendance des pilotes par rapport à la navigation aérienne. Les dessins de Noël Calzaroni, Jean Napoli et Bernard Vuillemot ont fait les beaux jours de *Control*, la revue de l'APCA (Association professionnelle de la circulation aérienne) et de *Conflits dans l'Air*, la revue du SNCTA (Syndicat national des contrôleurs du trafic aérien).

Sommaire

1971-1975, Maurice Grimaud

Maurice GRIMAUD,
Secrétaire général à l'Aviation civile.

Maurice Grimaud, préfet de Police depuis décembre 1966, est nommé secrétaire général à l'Aviation civile par décret du 7 avril 1971.

Le temps de Maurice Grimaud est celui d'une forte croissance du trafic aérien mais aussi du premier choc pétrolier. La nouvelle aérogare d'Orly Ouest, ouverte au trafic au printemps 1971, permet de porter à quinze millions le nombre de passagers reçus annuellement sur l'aéroport. Ce bâtiment comprend deux étages au-dessus du sol et en sous-sol, sur trois niveaux, un vaste parc de stationnement de 4 000 places.

Afin de mieux coordonner l'action de la DNA et de la direction de la Circulation aérienne militaire (DIRCAM), un décret du 17 décembre 1971 met en place un comité interministériel spécial présidé par le Premier ministre. Un délégué à l'Espace aérien, Philippe de Maistre, maître des requêtes au Conseil d'Etat, est nommé à ce poste le 5 janvier 1972.

La création des trois régions aéronautiques en 1960 avait été suivie en 1961 de celle de vingt et un districts, échelons fonctionnels des régions. Un décret du 13 mars 1973 modifie l'organisation existante dans le sens de la déconcentration : les régions deviennent des régions de l'Aviation civile. Les directeurs ont désormais - tout au moins théoriquement - autorité sur tous les services du SGAC : les districts officialisés, les CRNA[1], les centres SFA, les services météo pour les activités concernant l'Aviation civile et les services départementaux des Bases aériennes (autorité fonctionnelle uniquement).

Maurice Grimaud, né le 11 novembre 1913 à Annonay (Ardèche), décédé le 16 juillet 2009 à Paris. Attaché à la résidence générale de France au Maroc, à partir de 1936 comme précepteur, puis comme conseiller diplomatique. Chef du personnel au commissariat général à l'Intérieur à Alger en décembre 1943. En juillet 1945, chef du cabinet civil puis directeur du cabinet de l'administrateur général de la zone française d'occupation en Allemagne. Nommé préfet en 1947. Conseiller auprès de l'Organisation internationale pour les réfugiés à Genève en janvier 1948 et délégué général pour la France en janvier 1950. Détaché en qualité de directeur de l'Information au Maroc en novembre 1951. Conseiller technique au cabinet du ministère de l'Intérieur (François Mitterrand) en 1954, préfet des Landes en 1955, préfet de la Savoie en 1957 et préfet de la Loire en 1961. Directeur général de la Sûreté nationale en 1963. Nommé préfet de Police en décembre 1966, joue un rôle majeur durant les événements de mai 68, faisant preuve d'un sang-froid et d'un sens du dialogue qui permettront d'éviter une issue tragique. Secrétaire général à l'Aviation civile d'avril 1971 à décembre 1975. Directeur de la régie immobilière de la ville de Paris. Directeur de cabinet de Gaston Defferre au ministère de l'Intérieur et de la Décentralisation en mai 1981, puis son conseiller au ministère d'Etat chargé du Plan et de l'Aménagement du territoire en 1984. Délégué général du Médiateur de la République de 1986 à 1992.

Le préfet de 68

Frapper un manifestant à terre c'est se frapper soi-même en apparaissant sous un jour qui atteint toute la fonction policière.

Maurice Grimaud, *Lettre aux forces de police*, 29 mai 1968.

Sommaire

1973. Yves Guéna, ministre des Transports, en visite à la cité de la Convention. De gauche à droite Daniel Tenenbaum, conseiller technique du ministre, Georges Meunier, directeur des Bases aériennes, Maurice Grimaud, secrétaire général, Yves Guéna, Jacques Boyon, directeur de cabinet et Philippe Jaquard, conseiller technique.

Maurice Grimaud, issu d'horizons non aéronautiques, a laissé un excellent souvenir au sein de l'Aviation civile. Mais son temps fut attristé par la collision au sud de Nantes, le 5 mars 1973, de deux avions lors de l'exercice du contrôle civil par les militaires en application du plan Clément Marot. Les 68 occupants du DC-9 d'Ibéria furent tués, tandis que le pilote du Convair 990 *Coronado* de Spantax réussit à poser l'appareil à Cognac, sauvant la vie des 107 personnes à bord. Cette catastrophe marquera pour longtemps le monde du contrôle aérien, aussi bien civil que militaire.

Un entretien avec Maurice Grimaud

A la fin des années soixante la mise en service massive des avions à réaction, surtout les B-707, DC-8, B-727 et DC-9, stimulait très fortement la croissance du trafic. Des phénomènes de saturation se développaient autour des grands aéroports et le long des itinéraires alimentant les régions touristiques saisonnières, tout particulièrement les Baléares. Les Américains avaient observé ces phénomènes quelques années avant nous. Pour y faire face ils avaient créé en 1970 un système de créneaux horaires sur leurs grands aéroports et un organisme de coordination de leurs organismes de contrôle, la Central Flow Control Facility *(CFCF).*

J'étais alors adjoint au chef du CRNA Nord, donc chargé de réfléchir sur l'évolution à long terme de cet organisme, et j'étais convaincu que les moyens informatiques de traitement des plans de vol (déposés et activés) allaient rapidement fournir des outils puissants pour améliorer la maîtrise de ces phénomènes. Le directeur de la Navigation aérienne, Jean Lévêque, me confia l'animation d'un groupe de réflexion sur ce sujet.

Une des recommandations du groupe fut de créer une structure chargée de centraliser toutes les informations relatives aux mesures de régulation au plan national. Cette proposition était politiquement délicate car elle donnait à cet organisme une autorité fonctionnelle dans certains domaines sur les centres de contrôle en-route français, traditionnellement très jaloux de leur autonomie.

Jean Lévêque me dit qu'il souhaitait mettre en œuvre cette proposition, et me confier la direction de cette nouvelle structure ; il ajouta que le secrétaire général à l'Aviation civile, Maurice Grimaud, voulait me rencontrer afin de se faire sa propre opinion sur le sujet avant de donner son feu vert.

C'est ainsi que j'eus un entretien d'environ une heure en tête-à-tête avec le secrétaire général. Je l'avais déjà rencontré plusieurs fois à l'occasion de réunions plus ou moins protocolaires, et j'avais été extrêmement impressionné par la qualité de ses discours. Il semblait improviser avec aisance, reprenant point par point toutes les questions abordées devant lui, et exprimait avec clarté et simplicité des idées qui me paraissaient d'une grande hauteur de vue.

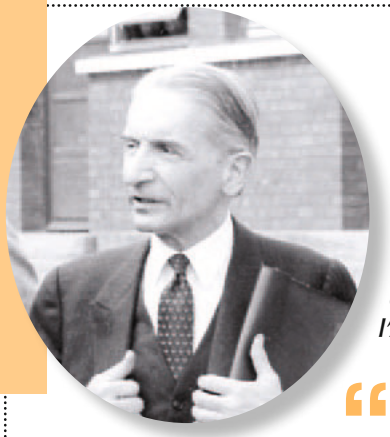
Pourtant nous savions qu'il n'était pas un spécialiste de l'aviation et que son arrivée à ce poste était liée à la manière dont il avait comme préfet de Police géré les émeutes de mai 68. Le pouvoir lui avait reproché un manque de poigne alors que pour les étudiants, qu'ils soient ou non sympathisants des "trublions", il était d'abord celui qui avait su éviter autant que possible les effusions de sang.

J'étais donc à la fois impressionné et flatté de devoir lui présenter les résultats de nos travaux, nos propositions et les missions de l'organisme que nous souhaitions créer. Je fus très frappé de sa courtoisie vis-à-vis d'un jeune ingénieur qui n'avait que trois années d'expérience, et de l'intérêt qu'il témoignait pour ces sujets très techniques.

Quelques jours plus tard il signait la décision de création de la CORTA[2], et je lui ai toujours été reconnaissant de la confiance qu'il m'avait accordée. Beaucoup estimaient que cette proposition était prématurée, alors que c'est grâce à cette action décisive que notre pays a pu prendre un rôle de chef de file dans les processus de régulation du trafic au niveau européen qui sont depuis 1996 sous la responsabilité de la Central Flow Management Unit *(CFMU) d'Eurocontrol.*

Jean-François Vivier, ingénieur général honoraire des ponts, des eaux et des forêts, novembre 2011.

1. Centre régional de la Navigation aérienne (terme apparu en 1963), devenu par la suite centre en-route de la Navigation aérienne.
2. La cellule d'organisation et de régulation du trafic aérien (CORTA) fut créée le 1er janvier 1972 par décision du secrétaire général à l'Aviation civile en date du 9 décembre 1971.



Maurice Grimaud

Cette passion originelle

Dans* Je ne suis pas né en mai 68*, publié aux Editions Tallandier en novembre 2007, Maurice Grimaud a consacré une dizaine de pages à son expérience à la tête du SGAC, marquée par les incertitudes quant à l'avenir de Concorde. Ainsi qu'en témoignent les lignes qui suivent, le préfet de 68 a aimé l'Aviation civile.

« Mes bureaux occupaient, 93, boulevard du Montparnasse, un bâtiment à la solennité un peu démodée, jouxtant d'un côté l'église Notre-Dame des Champs, de l'autre l'un des agréables cafés-brasseries de ce quartier qui n'en manque pas, le Select, hanté encore par les ombres d'Hemingway et d'Apollinaire.

[…] Jean de Béarn, que j'avais pris comme chef de cabinet lorsque M. Marcellin m'avait chipé Raymond Heim, à la fin de 1968, m'accompagna dans un premier temps boulevard du Montparnasse puis dut réintégrer la place Beauvau pour répondre à des exigences de carrière. Il me proposa de faire appel pour le remplacer à l'une de ses amies, Mme Rivain […]. Il me fit valoir qu'à mon entourage quasi exclusif de très compétents polytechniciens, il ne pouvait qu'être bénéfique d'adjoindre une collaboratrice intelligente, rompue aux relations sociales et apte à régler bien des problèmes qui ne relèvent pas de la règle à calcul. Je l'écoutai et n'eus qu'à m'en féliciter. Colette Rivain eut bientôt fait sa place parmi ces technocrates. Elle dénouait habilement les petits conflits inévitables dans toute collectivité humaine, veillait à protéger mes heures de travail personnel, organisait les nécessaires "déjeuners d'affaires" et accompagnait sans fléchir les délégations soviétiques ou mexicaines dans leurs visites parisiennes.

Je pris vite beaucoup d'intérêt à ma nouvelle tâche. La fonction de secrétaire général couvre, en France, tout le domaine de l'Aviation civile, alors que, dans la plupart des autres pays, celui-ci est réparti entre plusieurs responsables. Elle comporte, en effet, la tutelle des compagnies nationales d'aviation (Air France et Air Inter à l'époque), et le contrôle des autres. Sa direction des Bases aériennes (Georges Meunier) avait poursuivi depuis la Libération la réalisation de la remarquable infrastructure du pays en aérodromes modernes […]. A la direction du Transport aérien, Bernard Lathière, assez vite consolé de sa déception[1] car nos relations furent d'emblée confiantes et cordiales, négociait les accords internationaux sur les droits de trafic aérien, vrai travail de Pénélope, indéfiniment remis en chantier en raison de la prodigieuse expansion du transport aérien dans le monde. Il avait aussi la responsabilité du suivi de la construction aéronautique, en liaison avec nos collègues de la délégation ministérielle à l'Armement. J'y reviendrai. La direction de la Navigation aérienne (Jean Lévêque) avait la tutelle du corps des contrôleurs aériens, plus connus sous l'appellation d' "aiguilleurs du ciel". La réglementation de l'espace aérien européen, régulièrement menacé de saturation, pour les mêmes raisons de développement exponentiel du trafic, faisait l'objet d'une concertation constante avec nos partenaires continentaux et britanniques que je rencontrais régulièrement au sein d'un organisme siégeant à Bruxelles, Eurocontrol. La direction de la Météorologie (Jean Bessemoulin) relevait à l'époque de mon autorité et n'était pas la moins intéressante avec le constant souci de son corps d'ingénieurs (X, eux aussi, pour la plupart) d'intégrer à leurs recherches les plus récentes technologies des satellites et de l'informatique. Enfin, les deux grandes écoles nationales, celle de l'Aviation civile et celle de la Météorologie, assuraient la formation de haut niveau de ces personnels.

J'appréciais aussi les fréquentes occasions de voyager que m'offrait cette fonction. Montréal est le siège de l'OACI. Nous y avions un représentant permanent et l'obligation de fréquents contacts avec les collègues étrangers. Il s'y tenait, en outre, une conférence mondiale tri-annuelle qui permettait aux "petits" de faire entendre leur voix, face aux cinq ou six "majors" qui avaient tendance à régler à leur convenance les grands problèmes techniques de l'aviation (gestion de l'espace, bruit des aéronefs, équipements des aérodromes...). Il en résultait de savantes manœuvres de couloir et des alliances de circonstance sur lesquelles m'éclairaient avec délectation les diplomates que le Quai d'Orsay mettait à ma disposition pour guider mes pas dans ce village planétaire. Nous arrivions généralement assez bien à sauvegarder nos intérêts en raison de nos relations privilégiées avec nos amis africains qui naviguaient habilement entre les blocs américain et soviétique. Ces réunions pouvaient d'ailleurs se tenir en d'autres points du globe et c'est à Vienne que j'y participai pour la première fois, en 1971, peu après ma nomination.

Une autre bonne occasion de voyager me fut fournie par le Concorde, qui achevait ses essais de certification lorsque je pris mon poste. Un mot, à ce propos, du partage des responsabilités en matière de constructions

1. L'auteur révèle plus haut que Bernard Lathière était le candidat de Jean Chamant, ministre des Transports, pour le poste de secrétaire général à l'Aviation civile, mais que Raymond Marcellin, ministre de l'Intérieur, souhaitait remplacer Maurice Grimaud à la tête de la préfecture de Police pour *« y nommer un homme selon son cœur et mener promptement le démantèlement de la P.P. »*

Sommaire

Le Concorde 001 lors de son premier vol, le 6 décembre 1973.

aéronautiques. En France, c'est le ministre de la Défense qui a, traditionnellement, la tutelle des industries d'armement et donc de celles de l'aviation, en raison du poids des commandes militaires. Il est assisté pour cela par un délégué ministériel à l'Armement. C'était alors Jean Blancard, ingénieur général de grande autorité mais ouvert au dialogue, qui tenait l'emploi. Depuis que les programmes civils avaient pris une place croissante dans le plan de charge de notre industrie aéronautique, le SGAC était étroitement associé à leur conception et au contrôle de leur réalisation. Il devait notamment définir, avec le plus de rigueur possible, les paramètres économiques de l'exploitation de l'appareil projeté. Ce sont eux, en effet, qui conditionnent sa promotion auprès des acheteurs, les compagnies d'aviation. Pour le programme Concorde c'était Gérard Guibé qui, chez nous, en suivait l'exécution avec ses homologues britanniques. Nous avions pour cela des rencontres périodiques alternées à Paris (ou à Toulouse, siège de la SNIAS, constructeur français de la cellule) et à Londres (ou à Bristol, siège des usines Rolls Royce, responsables des réacteurs).

Régulièrement revenait l'interrogation sur la continuation ou l'interruption de ce prestigieux mais difficile programme. Son coût, en effet, ne cessait de croître, en raison de la complexité des problèmes techniques surgis sur la route de cet avion révolutionnaire, et les grandes compagnies internationales, qui avaient d'abord presque toutes pris des options pour ne pas risquer d'être distancées par la concurrence, se retiraient l'une après l'autre, effrayées par le coût d'exploitation prévisible, sérieusement aggravé par la crise pétrolière. Allait-on néanmoins continuer ? Le Gouvernement souhaita, fin 1972, évaluer le coût global des deux options : abandon ou poursuite du projet. Je disposais d'un collaborateur aussi compétent en matière aéronautique que financière, Jean Peyrelevade, que je chargeai de ce travail. Sa conclusion, assortie de pertinents calculs de tous les paramètres du programme, fut qu'il était plus avantageux... ou moins onéreux, pour les finances de l'Etat, d'abandonner le projet Concorde, à ce stade pourtant très avancé de sa réalisation. Le Gouvernement hésita puis décida, en concertation avec nos partenaires britanniques, de continuer, mais en limitant la fabrication à seize appareils (huit pour chacune des deux compagnies nationales, française et britannique) au lieu des deux cents prévus. Décision évidemment plus politique qu'économique, mais qui finalement devait s'avérer justifiée par la démonstration spectaculaire de la fiabilité de l'avion et par sa longévité sur la ligne phare, celle de l'Atlantique nord.

[…] La rentabilisation des appareils mis en service passait par la desserte de l'Atlantique nord (unique pour le nombre et la richesse des passagers). Les autorités fédérales de Washington qui avaient dû, sous la pression de l'opinion et après suppression des crédits par le Sénat américain, interrompre en avril 1972 leur propre programme de transport supersonique, n'étaient pas disposées à laisser le champ libre au concurrent franco-britannique. Dans la foulée, elles venaient d'interdire au Concorde le survol du territoire américain. Pourrait-on du moins poser l'avion à New York ? Il fallait pour cela obtenir la certification américaine et l'autorisation aussi bien de l'Autorité autonome du port de New York dont dépendaient les aéroports, que de la municipalité, qui reprochaient, avec quelque raison, au bel avion son bruit excessif au décollage. Le combat des autorités fédérales était plus de façade que de conviction car elles avaient déploré la coupure des crédits supersoniques par le Sénat et elles espéraient, sans le dire, que l'apparition du Concorde dans le ciel américain produirait le même effet que le Spoutnik soviétique, jadis, sur l'opinion, et que celle-ci, piquée au vif par l'éclatante avancée technologique des Européens, exigerait le rétablissement des crédits. J'avais quitté mes fonctions depuis deux ans lorsque enfin les Franco-britanniques obtinrent l'autorisation de poser le prestigieux appareil à Kennedy Airport dans les derniers mois de 1977. Dans la période d'attente, j'avais participé aux vols de présentation de l'avion par l'équipage français à Boston, à Montréal, à Rio. Ce fut chaque fois un beau succès de curiosité et d'estime, sans toutefois décider les grandes compagnies à reprendre leurs options.

[…] Pendant les (presque) cinq années de mon mandat de secrétaire général, jamais ne se relâcha mon vif intérêt pour ce monde bien particulier de l'aviation où cohabitent la haute technologie, la passion de la découverte et de l'innovation et un solide réalisme. Cette culture était née avec le siècle et s'était identifiée au culte de la modernité. Les préoccupations croissantes de rentabilité des appareils comme des infrastructures n'avaient pas trop "pollué" cette passion originelle. Il y a comme une esthétique et une morale dans la recherche de haut niveau : les plus nobles fonctions de l'esprit y sont intéressées. Je l'éprouvais journellement dans mes conversations avec mes collaborateurs comme avec les autres acteurs, français et étrangers, engagés dans la "conquête de l'air" comme les navigateurs du XVe siècle l'avaient été dans celle des océans. L'aventure du Concorde illustre bien mon propos. ”

Octobre 1977.

Sommaire

Le temps des directeurs généraux

Ce logo fut créé en 1976 pour affirmer l'identité visuelle de la toute nouvelle DGAC. Il fut rapidement baptisé « La cocotte ».

Le décret n° 76-284 du 30 mars 1976 institue au sein du secrétariat d'Etat aux Transports une direction générale de l'Aviation civile et une direction de la Météorologie. Le poste de secrétaire général était vacant depuis le départ de Maurice Grimaud à la Régie immobilière de la Ville de Paris, fin 1975. Claude Abraham devient le premier directeur général de l'Aviation civile.

Les raisons exactes du remplacement du secrétariat général par une direction générale ne sont pas évidentes. L'on avance habituellement le fait que le Gouvernement voulait supprimer les secrétariats généraux, trop enclins à l'indépendance par rapport à leur ministre. Selon *Le Monde* du 11 mars 1976, *« Cette réforme, à l'étude depuis plusieurs années, devrait permettre au secrétaire d'Etat aux Transports de disposer d'une autonomie accrue sur ses services. »* L'éditorial du n° 3 de la revue *France Transports Aviation Civile*, qui remplace la *Revue du SGAC* depuis l'automne 1975 est précédé d'une courte tentative d'explication de la mesure : *« La réorganisation a pour objet d'accentuer la cohésion de l'action administrative tout en respectant la diversité des différents secteurs des transports et, d'autre part, d'adapter les structures à l'évolution des missions ».* Voilà qui éclaire peu, et pourrait s'appliquer à toute réorganisation de structures de l'Etat.

Les secrétaires généraux, patrons des administrations centrales ?

En fait, la généralisation des secrétaires généraux dans les administrations centrales date du régime de Vichy. Dans *Servir l'Etat français*[1], Marc Olivier Baruch développe la question :

« L'ambiguïté de la fonction de secrétaire général […] *se retrouva dans presque tous les départements ministériels, où elle avait été systématisée par une loi du 15 juillet 1940. De même que la France s'était donnée un chef unique, chaque cellule de l'Etat devenu autoritaire se devait d'avoir un responsable clairement défini. Paradoxalement, le régime en nomma au moins deux. Au ministre, qui présentait désormais plus les caractéristiques d'un*

1. Fayard, 1977.

très haut chef de service que celles d'un homme politique, était venu s'ajouter le secrétaire général, échelon que la République avait parfois expérimenté mais sans le généraliser. Dès son message du 11 juillet 1940, Pétain avait assigné aux secrétaires généraux un rôle clé dans la remise en ordre des rouages de l'Etat :

" Il faut que l'impuissance de l'Etat cesse de paralyser la nation. […] Douze ministres se répartiront l'administration du pays. Ils seront assistés par des secrétaires généraux qui dirigeront les principaux services de l'Etat, des gouverneurs placés à la tête des grandes provinces françaises. "

Aux vingt-et-un secrétaires généraux qu'elle avait institués, la loi avait donné une ample mission : "[Recevant] les instructions du ministre dont ils dépendent, [les secrétaires généraux] sont responsables devant lui de la marche des services.*" On avait beaucoup discuté, avant guerre, de l'opportunité de créer cette fonction, inspirée du permanent* under-secretary *britannique. Si le comité animé par Jacques Bardoux*[1] *y voyait* " l'élite compétente et permanente sans laquelle il est impossible aux ministres, agents de liaison auprès des Assemblées, d'assurer la vitalité du pouvoir exécutif et la gestion de l'État moderne "*, le rapport Chardon de 1939 avait au contraire déconseillé d'adapter en France ce qu'il considérait comme un article d'importation, proposant plutôt de renforcer le rôle et les moyens des directeurs d'administration centrale. Ainsi ne courrait-on ni le risque de créer des strates nouvelles, qui conduisaient à la dilution des responsabilités, ni celui d'accroître la politisation de la haute fonction publique, par des nominations dans lesquelles interviendraient nécessairement des considérations extraprofessionnelles. Si, pour Bouthillier*[2]*, le secrétaire général instauré par Vichy avait pour mission de* " faire inlassablement entendre la voix du réel "*, un facteur plus conjoncturel intervint aussi : le nouveau pouvoir se méfiait trop du personnel administratif républicain pour ne pas vouloir le faire surveiller au plus haut niveau.* […] *La tentation était forte pour le secrétaire général de se considérer comme un ministre-bis, voire comme un ministre tout court.* […] *Mais le secrétaire général se glissait le plus souvent - comme le firent les secrétaires généraux du ministère des Finances, chargés l'un des Finances publiques et l'autre de l'Economie nationale - dans la peau d'un directeur général, en mettant l'accent sur l'aspect administratif d'une fonction hybride par nature. On peut globalement retenir la description, sévère mais réaliste, que donnait Joseph Barthélémy*[3] *de ce qu'il qualifiait* " d'institution absurde dans un régime où les ministres ne sont pas des hommes politiques, mais eux-mêmes des fonctionnaires " :

" Le régime avait mis des secrétaires généraux partout, par une imitation aveugle et peu intelligente de l'Angleterre. [...] Le secrétaire général est antiministre, il est aussi antibureaux. Il tend à être l'organe exclusif de communication entre les bureaux et le ministre. Dès lors, les chefs se trouvent diminués de ne plus avoir accès direct auprès du ministre. Les affaires s'engorgent au secrétariat général. Les directeurs sont de mauvaise humeur, etc. Le secrétaire général fait double emploi avec le directeur du cabinet, et avec le chef du cabinet. Il entend être autre chose qu'un collaborateur du ministre ou son représentant. Il veut avoir un pouvoir propre. [...] Il y a plus grave encore : le secrétaire général a une tendance à parler comme ministre, à engager son département ministériel. »

La force des habitudes

En juillet 1940, le ministère de l'Air avait été remplacé par un secrétariat d'Etat à l'Aviation ; il fut supprimé en mars 1943, tout comme le secrétariat d'Etat à la Guerre, avec la création d'un secrétariat d'État à la Défense qui disposait de deux secrétariats généraux, à la Défense aérienne et à la Défense terrestre.

Après la Libération, le premier Gouvernement formé par le général de Gaulle, le 10 septembre 1945, rétablit le ministère

1. Sénateur du Puy-de-Dôme (radical indépendant), membre du Conseil national instauré par Vichy, anglophile, relevé de l'inégibilité en 1945, élu député à la première Assemblée constituante, grand-père de Valéry Giscard d'Estaing. Ecrivain, prix de l'Académie française (N.D.A.).
2. Yves Bouthillier, directeur du Budget de 1930 à 1932, secrétaire général du ministère des Finances de 1938 à 1940, puis ministre des Finances et du Commerce et ministre de l'Économie nationale et des Finances du 5 juin 1940 au 18 avril 1942.
3. Ministre de la Justice du 27 janvier 1941 au 26 mars 1943.

Sommaire

Art. 1er. — Il est institué au sein du secrétariat d'Etat aux transports une direction générale de l'aviation civile et une direction de la météorologie.

Art. 2. — La direction générale de l'aviation civile comprend :
La direction du personnel et de l'administration générale ;
La direction de la navigation aérienne ;
La direction des bases aériennes ;
La direction des programmes aéronautiques civils ;
Le service économique et international ;
Le service de la formation aéronautique et du contrôle technique.

de l'Air, avec Charles Tillon à sa tête. Il disparut en revanche lors du deuxième gouvernement de Gaulle du 21 novembre 1945 : les attributions du ministre de l'Air en matière d'Aviation civile étaient transférées au ministère des Travaux publics et des Transports ; la réorganisation s'accompagnait de la réapparition d'un *secrétariat général, à l'Aviation civile et commerciale* cette fois. Il allait durer trente ans, perdant simplement le qualificatif commercial en août 1960.

Du SGAC à la DGAC

Entre 1945 et 1976, le secrétariat général à l'Aviation civile est rattaché tantôt au ministre chargé des Transports, tantôt à un secrétaire d'Etat, dépendant lui-même du ministre. La réforme de 1976 ne changera pas grand-chose : les ministères des Transports ultérieurs ne seront pas toujours dotés de secrétariats d'Etat spécifiques, la DGAC relevant alors directement du ministre.

Rattachée ou non à un secrétariat d'Etat, la DGAC sera souvent considérée - ne serait-ce que par la Cour des comptes – comme disposant d'une indépendance excessive. Elle conservera d'ailleurs sa propre gestion des personnels, distincte de celle des personnels de l'Equipement, et verra son autonomie renforcée avec la création d'un budget annexe.

En fait, le changement majeur de 1976 réside dans la séparation d'avec la Météorologie qui, depuis la création du service de la Navigation aérienne en 1919, avait toujours relevé du département chargé de l'Aviation. Autonome, la Météorologie aura tout de même du mal à s'affranchir de son ancien tuteur, qui conserve non seulement la gestion des personnels administratifs de l'ensemble, *statu quo* justifié par la taille critique des effectifs et fortement revendiqué par les personnels, attachés à la communauté ancienne, mais qui garde aussi, ce qui s'imposait moins, la gestion de son budget. La transformation le 1er janvier 1994 de la direction de la Météorologie nationale en établissement public, sous le nom de Météo-France, confortera l'indépendance, réserve faite de la gestion des personnels administratifs et des affaires sociales, restées à ce jour communes et assurées par la DGAC pour les deux entités.

Autre novation, la création d'une direction des Programmes aéronautiques civils *« en vue d'assurer une meilleure unité à la politique française en la matière »*, ainsi que l'affirme le premier titulaire du poste, Gérard Guibé, ingénieur en chef de l'armement. La DPAC regroupe les attributions de l'ancienne direction des grands programmes et de la sous-direction des programmes aéronautiques civils qui dépendait de la direction des Transports aériens.

Le service de la Formation aéronautique et la sous-direction des affaires techniques de l'ancienne DTA forment désormais le service de la Formation aéronautique et du Contrôle technique (SFACT), dirigé par Clément Meunier.

Enfin, les anciennes sous-directions des affaires économiques et des affaires internationales de la DTA, auxquelles vient s'agréger le service des études économiques et du plan forment un nouveau service, le service économique et international, confié à Robert Espérou : il est constitué d'une sous-direction internationale, d'une sous-direction des transports aériens et d'une sous-direction des études et de la planification.

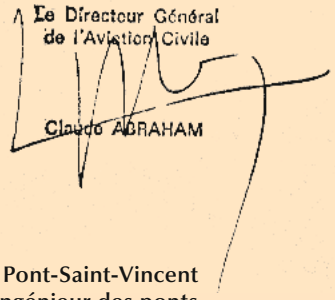
Les trois autres directions passent du SGAC à la DGAC sans changement et conservent leur patron : Michel Mangenot à la direction du personnel et de l'administration générale, Jean Lévêque à la direction de la Navigation aérienne et Paul Ollivier à la direction des Bases aériennes.

Une administration à part

Le ministère chargé des Transports manifestera périodiquement sa volonté de limiter l'autonomie de la DGAC, notamment dans l'attribution et la gestion de ses moyens en personnel. On pouvait effectivement imaginer que la gestion des agents de la DGAC soit assurée par la direction des personnels du ministère de l'Equipement, comme pour les autres directions d'administration centrale.

En fait, l'importance de la direction de la Navigation aérienne et la spécificité de son domaine d'action peuvent expliquer le *statu quo*. Le ministère hésitait peut-être aussi à prendre en charge la gestion d'une population de contrôleurs disposant de leviers décisifs pour obtenir la satisfaction de ses revendications.

Sommaire



Claude Abraham, 1976-1982

Le poste de secrétaire général est vacant depuis le 1er janvier 1976, date à laquelle Maurice Grimaud a demandé à être déchargé de ses fonctions. Le 30 mars 1976 une direction générale de l'Aviation civile est instituée au sein du secrétariat d'Etat aux Transports ; Claude Abraham est nommé à sa tête le jour même. L'emploi de secrétaire général sera supprimé et remplacé par un emploi de directeur général le 27 avril. Dans un témoignage rédigé en novembre 2011 pour le présent ouvrage, Claude Abraham évoque son temps à la tête de la DGAC.

« Nous sommes en 1975. Maurice Grimaud vient de quitter le secrétariat général à l'Aviation civile. Après quelques mois d'hésitation, c'est moi qui suis choisi pour lui succéder : je connais bien le SGAC pour y avoir déjà passé sept années de ma vie professionnelle.

Je pense que c'est moi qui ai dû suggérer de remplacer le secrétariat général par une direction générale : le titre de secrétaire général est un peu trop ronflant, et les ministres successifs ont toujours eu peur que le titulaire du poste ne leur fasse de l'ombre. L'occasion du changement d'intitulé est fournie par une réflexion sur le sort de la météo. Les activités de cette direction au profit de l'aviation sont devenues plus minoritaires que par le passé. Rien ne justifie plus son attachement à la maison Aviation civile. Lui rendre son indépendance - bien que la gestion de ses personnels reste assurée par la direction du personnel de la DGAC - revient à réduire quelque peu l'importance de la DGAC et justifie le remplacement du S initial par un D. Compte tenu de l'importance politique et budgétaire croissante de l'industrie aéronautique civile, une direction des Programmes aéronautiques est créée. La direction des Transports aériens perd la sous-direction du contrôle technique, et elle est transformée en service, les Finances me refusant la création d'un poste supplémentaire de directeur. La sous-direction du contrôle technique est incorporée au service de la Formation aéronautique pour donner naissance au SFACT.

Claude Abraham, né le 7 avril 1931 à Pont-Saint-Vincent (Meurthe-et-Moselle). Polytechnicien, ingénieur des ponts et chaussées. Chargé de mission puis conseiller technique à la direction des routes du ministère des Travaux publics et des Transports de 1957 à 1962. Ingénieur à Versailles de 1962 à 1966, participe à l'aménagement de la région ouest de Paris. Conseiller technique d'Edgar Pisani à l'Equipement en 1966-1967 puis de Jean Chamant aux Transports en 1967-1968. Adjoint au directeur des Transports aériens (Bernard Lathière) du SGAC de 1968 à 1974, directeur de cabinet de Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat aux Transports. Nommé directeur des Transports aériens en janvier 1975. Directeur général de l'Aviation civile de 1976 à 1982. Président de la Compagnie générale maritime de 1982 à 1992, puis conseiller à la Caisse des dépôts et consignations.

Je ne crois mieux faire, pour décrire mon état d'esprit, que de reproduire l'éditorial de la revue *France Transports Aviation Civile* n° 3 du printemps 1976, qui constitue une sorte de discours programme.

"Le Gouvernement vient de décider une réforme de l'administration centrale de l'Aviation civile et m'a confié la nouvelle direction générale ainsi créée ; une telle évolution survient à un moment difficile : la stagnation - toute relative d'ailleurs - du trafic aérien compromet l'équilibre des entreprises de transport et des aéroports, rend plus difficile la percée commerciale de nos productions, impose une scrupuleuse adaptation du système aéronautique aux besoins réels des usagers auxquels il importe, plus que jamais, de fournir la meilleure qualité de service au moindre coût pour la collectivité.

Mais ce souci de bonne gestion du présent qui devrait nous permettre de mieux répondre aux reproches qui nous sont faits (l'aéronautique française serait inutilement coûteuse et ne profiterait qu'à un petit nombre de privilégiés)[1] *ne devrait pas pour*

1. Cette parenthèse faisait référence à un article du *Monde* intitulé "Chère aéronautique". *Le Monde* refusa de publier ma réponse.

Sommaire

Portant le logo DGAC en emblème, les avions du service de la Formation aéronautique deviennent aisément identifiables sur les terrains de France. Ici, un Rallye à La Rochelle-Laleu en 1978.

autant nous détourner de la préparation de l'avenir. Il n'est pas douteux que l'expansion de l'ensemble du trafic aérien va reprendre et qu'il nous appartiendra, demain comme hier, d'en assurer et d'en garantir le développement.

Les activités aéronautiques, sous toutes leurs formes, de l'aéromodélisme à la construction de Concorde, en passant par l'aviation générale, le travail et le transport aérien sont aujourd'hui une des composantes majeures de l'équilibre et du développement de notre pays. Nous tous qui sommes au service de ces activités, qui devons leur fournir pilotes, infrastructures, aides à la circulation aérienne et même aéronefs, qui les contrôlons afin d'accroître leur efficacité et leur sécurité, avons pour mission essentielle d'en permettre le développement et le fonctionnement sûr et harmonieux tout en contribuant au plein épanouissement des personnels qui en ont la charge. Je sais pouvoir compter sur tous ; que tous sachent qu'ils peuvent compter sur moi."

Il m'est évidemment difficile, dans un volume restreint, d'évoquer de façon exhaustive tout ce qui a pu se passer pendant les six années de ma présence à la tête de la DGAC. Je me contenterai donc d'évoquer quelques événements majeurs ou quelques évolutions significatives, tout en notant, au préalable, la création, au début de 1976, du logo DGAC, destiné à marquer l'unité et la modernité de la direction générale et à affirmer son identité visuelle.

Dans le domaine du transport aérien, Air France, entreprise publique et UTA, compagnie privée, se partagent les liaisons internationales. Air Inter, compagnie privée mais à capitaux publics majoritaires, assure l'essentiel du trafic intérieur, à l'exception des liaisons à faible trafic exécutées par des entreprises dites de troisième niveau, souvent subventionnées par des collectivités locales.

A la suite du premier choc pétrolier, les années 1976 et suivantes sont marquées par une crise sérieuse. Air France perd de l'argent et se trouve en difficulté. Son président, Pierre Giraudet, réussit à négocier avec l'État un contrat, signé le 16 janvier 1978, qui indemnise la compagnie nationale au titre de trois contraintes particulières :

- l'exploitation de Concorde,
- la partition de son activité entre Orly et Roissy : Roissy a été mis en service le 13 mars 1974, et Air France s'y est progressivement installée à partir de janvier 1975,
- le maintien en exploitation des Caravelle, alors que la compagnie demande, vainement, l'autorisation d'acheter des Boeing 737… et refuse de commander des Mercure, le moyen-courrier de 100 places développé par Aviation Marcel Dassault. Onze exemplaires seulement de cet avion seront construits et exploités par Air Inter, dans le cadre d'une convention négociée la nuit de la mort du président Pompidou. Dans un discours prononcé devant le Conseil supérieur de l'aviation marchande, le 3 juillet 1980, le ministre des Transports, tout en déplorant l'insuffisante compétitivité des compagnies françaises, constate qu'Air France est handicapée par l'absence d'avion de 100 places dans sa flotte… sans pour autant proposer de solutions.

Les relations entre Air France et la compagnie intérieure Air Inter sont d'ailleurs particulièrement tendues : Air France demande vainement qu'Air Inter développe ses activités sur Roissy. C'est l'idée du futur *hub* qui ne sera réellement mis en œuvre que lorsque, beaucoup plus tard, Air France aura pris le contrôle d'Air Inter. Une première tentative a d'ailleurs lieu en 1979. Elle est bloquée par le Premier ministre, Raymond Barre. Tous les autres essais de développement de synergies entre les deux compagnies, en particulier la mise en place d'un service de réservation commun, échouent.

Le premier Concorde est livré à Air France le 1er janvier 1976. Après une bataille politico- juridique mémorable, et grâce à une décision du ministre américain des Transports, Bill Coleman, les deux Concorde d'Air France et de British Airways atterrissent à Washington en mai 1976. Il faudra une autre bataille pour que

Sommaire

Mercure d'Air Inter en stationnement à Tarbes-Ossun-Lourdes, 1981.

New York soit ouvert en novembre 1977. Les lignes ouvertes par Air France sur Rio et Caracas en 1976 seront fermées en 1982. Quant à la prolongation de la liaison de Washington sur Dallas, pour le compte de la Braniff, et avec changement d'immatriculation de l'appareil à chaque passage à Washington, elle ne durera que quelques mois, de janvier 1979 à juin 1980.

Encore aujourd'hui, l'opinion publique française est persuadée que ce sont les Américains qui ont empêché le développement commercial du Concorde. Je suis convaincu du contraire. L'impossibilité de survoler, à vitesse supersonique, les terres émergées, habitées ou non, le trop faible rayon d'action de l'appareil et la crise pétrolière de 1973 avaient privé Concorde de tout marché commercial. Concorde n'a pu être exploité par Air France et British Airways que compte tenu des conditions exceptionnelles auxquelles cet appareil leur a été vendu.

Toujours dans le domaine du transport aérien, l'événement majeur de la période est la publication par les États-Unis, le 24 octobre 1978, de l'*Air Line Deregulation Act* qui pose le principe de l'ouverture à la concurrence, tant pour les transports intérieurs que pour les transports internationaux. La France, à l'époque, est totalement hostile à cette ouverture. On considère qu'elle peut conduire à des concurrences ruineuses, et surtout à une réduction de la capacité moyenne des avions, synonyme d'un accroissement du prix de revient au siège offert. Je passe sur les joutes verbales auxquelles cette différence d'opinion donne lieu. En transport international, nous demeurons fidèles aux accords bilatéraux et à l'application des accords tarifaires négociés au sein de l'IATA. Néanmoins, à l'automne 1981, nous tentons une libéralisation timide des tarifs sur l'Atlantique nord qui, sur intervention d'Air France, est bloquée par l'Élysée.

En transport intérieur, le principe : "une ligne, une compagnie" est confirmé par le ministre Joël Le Theule devant le CSAM. Une convention est signée pour cinq ans, en 1974, avec la compagnie Air Inter, qui lui garantit son monopole en contrepartie d'engagements de dessertes et d'une certaine péréquation tarifaire, contraintes dont la compagnie parviendra d'ailleurs à se libérer progressivement. Et si la DGAC pratique une politique plutôt libérale en ce qui concerne les "charters" moyen-courriers, elle continue à s'opposer aux vols affrétés long-courriers : deux compagnies "charter" françaises commencent à exploiter des vols à destination des Antilles, mais au départ de Bruxelles et de Bâle-Mulhouse.

Le développement des aéroports de province se poursuit. Plusieurs aérogares nouvelles sont inaugurées. Les aéroports sont concédés aux chambres de commerce et d'industrie, mais celles-ci ne disposent que d'une autonomie toute relative et sont cantonnées dans les actions purement commerciales. Néanmoins, certains services, et en particulier le service de sécurité incendie, commencent à leur être transférés, en dépit de leurs vives réticences.

Sommaire

Washington-Dulles, lundi 24 mai 1976, jour de l'inauguration des lignes Air France et British Airways du Concorde sur les Etats-Unis. De gauche à droite Mme Coleman, Claude Abraham, Bill Coleman, ministre américain des Transports et Marcel Cavaillé, secrétaire d'État aux Transports.

Dans ce domaine, la période est marquée par deux événements majeurs :

- le 16 octobre 1979, une partie du chantier d'agrandissement de l'aéroport de Nice s'effondre dans la mer ; l'événement est suivi 45 minutes plus tard d'un mini-tsunami sur la côte entre Nice et Antibes, envahissant une centaine de maisons. Au total dix personnes ont trouvé la mort, neuf sur le chantier de l'aéroport et une lors du tsunami. Le projet de création d'un port de commerce, qui devait accompagner cet agrandissement, est abandonné, mais la deuxième piste sera finalement construite ;
- le deuxième événement, ou plutôt la deuxième série d'événements, concerne l'émergence des problèmes de sûreté aéroportuaire : le 13 janvier 1975, un commando dirigé par le célèbre Carlos, tire au lance-roquettes sur un avion d'EL AL, et le manque. Il récidive le 19 janvier, blesse douze personnes, en prend deux en otage. Le 20 mars 1978, trois terroristes sont tués, toujours dans le cadre d'une attaque du comptoir de la compagnie israélienne. C'est le début d'une longue série qui aboutira à la mise en place systématique de mesures de sûreté de plus en plus contraignantes.

Dans le secteur de la navigation aérienne, les moyens d'aide au contrôle ne cessent de se perfectionner. Pour faire face à l'expansion du trafic et à la saturation d'Athis-Mons, la décision de construire un quatrième centre de contrôle, à Reims, est prise en 1979. Le centre sera mis en service en 1982. Pour assurer et sécuriser les ressources financières nécessaires au développement, à l'initiative du directeur de la Navigation aérienne de l'époque, Roger Machenaud, sont amorcées les négociations qui conduiront à la création du budget annexe de la navigation aérienne.

Au sein du SFACT est mise en œuvre toute une série de mesures ayant pour objet d'affirmer l'autonomie des services chargés de la certification et du contrôle. Il s'agit aussi d'adapter les réglementations et le contrôle de la sécurité aux évolutions de la technologie, à l'évolution du rôle de la France dans la construction aéronautique, au nouveau contexte créé par le développement des coopérations, en particulier entre constructeurs européens.

Ce développement du rôle de l'État français pour la sécurité d'avions français ou européens (Airbus) implique l'aptitude de la DGAC à certifier tous les aéronefs selon ses propres règlements et ses propres analyses. Certes, compte tenu du poids des compagnies américaines dans le transport aérien mondial "sub-sonique", les règlements français, puis européens, seront nécessairement très proches des règlements américains. Mais cette politique d'indépendance nous permettra d'éviter tout risque et toute tentation de protectionnisme et de parler progressivement d'égal à égal avec les autres grands pays constructeurs. Les avantages de cette option trouveront leur illustration lors de la suspension des vols du DC-10 : le 25 mai 1979, un appareil s'écrase au décollage de Chicago, après qu'un moteur se soit détaché. Cet accident fait suite à celui d'Ermenonville, en mai 1974. Le 6 juin 1979, l'administrateur de la FAA annonce l'interdiction de vol des DC-10. Dans la foulée, interrogé par un journaliste qui lui fait remarquer que les Airbus ont les mêmes moteurs, il indique qu'il va également interdire de vol les Airbus, décision qui sera rapportée dans la soirée. Les DC-10 sont cloués au sol dans le monde entier, toutes les Administrations s'étant alignées sur la position de la FAA. Sur la base des informations qu'ils recueillent, de nombreux spécialistes européens, sous l'impulsion des équipes du SFACT, qui se sont immédiatement rendues aux USA, sont progressivement convaincus que les avions qui ont été inspectés et sur lesquels on a trouvé des fissures suspectes ont tous suivi une méthode d'entretien particulière, non prévue par le constructeur. Pour eux, il ne fait pas de doute que l'accident de Chicago, qui n'a aucun rapport avec celui d'Ermenonville, a été provoqué par un problème de maintenance. Sous réserve des vérifications nécessaires et de l'emploi de méthodes de maintenance adéquates, les DC-10 peuvent être remis en vol. La décision est prise à Strasbourg, le

Sommaire

Airbus A-300B d'Eastern Airlines au roulage à San Francisco, 1981.

12 juin, par les directeurs généraux de l'Aviation civile membres de la Conférence européenne de l'Aviation civile, décision qui ne saurait affecter les avions immatriculés aux États-Unis. Pendant la semaine qui suit, tous les pays qui sont survolés par des DC-10 ou qui les accueillent sont informés par nos ambassadeurs des raisons de cette décision et de l'absence de risque anormal lié à cet appareil. Les DC-10 non immatriculés aux USA sont remis en vol le 19 juin. Il faudra attendre le 13 juillet pour que les autorités américaines aboutissent aux mêmes conclusions et lèvent leur interdiction.

Autres évolutions notables de cette période : le remplacement progressif des contrôles ponctuels et minutieux du Bureau Veritas effectués en matière d'entretien des aéronefs pour le compte de l'Administration par l'agrément des organisations, c'est-à-dire par la vérification de leur aptitude à s'autocontrôler ; l'Administration et ses délégués (notamment le Bureau Veritas) conservent alors une fonction de surveillance de ces organisations et, si besoin, de contrôles ponctuels par sondage. Par ailleurs, les négociations sont activement poursuivies, qui aboutiront à la publication des règlements de certification européens, les JAR, les *Joint Airworthiness Requirements*, le premier à la fin de 1981.

Je terminerai par la construction aéronautique, et une anecdote peu connue. J'ai déjà évoqué Concorde. Air France met en service son premier Airbus en mai 1974. La première percée commerciale significative est réalisée par une commande d'Eastern Airlines en 1978. C'est également en 1978 qu'est lancé l'A-310, alors que l'ATR-42 ne le sera qu'en novembre 1981. Mais en 1976, les pouvoirs publics s'inquiètent : à la fin mars, 13 avions sont en service, 32 seulement sont en commande. Le Premier ministre, Jacques Chirac, me demande de sonder le constructeur américain McDonnell Douglas pour explorer les voies d'une coopération possible, qui ne pourra bien sûr être nouée que par les constructeurs. Le contact exploratoire a lieu à Long Beach, en Californie, puis à Saint-Louis, siège de la compagnie McDonnell, qui espère qu'une coopération avec la France conduira Air France à acquérir des DC-10, ce qu'elle ne fera jamais. Après des péripéties compliquées, c'est avec Aviation Marcel Dassault qu'un accord est passé, fondé sur le développement du Mercure. La coopération n'ira pas bien loin : lorsque Dassault découvre que Douglas développe une nouvelle version du DC-9, l'accord avec Douglas est rompu à la suite d'une réunion tenue, en avril ou mai 1977, dans le cabinet de Jean-Pierre Fourcade, éphémère ministre de l'Equipement.

Je m'en tiendrai là, car j'ai déjà été trop long. Mais qu'on me permette de dire, en conclusion, et sur un mode décidément personnel, que les treize années que j'ai passées à l'Aviation civile, dont six à la tête de la DGAC, ont été de loin les plus passionnantes de toute ma carrière. ”

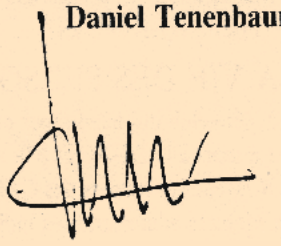
Novembre 2011.

1978, de nouvelles structures pour la DGAC

En août 1978 intervient une nouvelle réforme des structures du ministère, qui n'affecte que marginalement la DGAC. Le service économique et international - titre peu explicite quant au domaine d'activité - prend le titre de service des Transports aériens, ce qui est plus clair ; la direction des Bases aériennes perd son rang, et devient service, tout comme la direction du personnel et de l'administration générale, qui devient le service des personnels et de la gestion (SPG) et dont une partie des compétences budgétaires remontent au niveau du ministère. Jean Demaison est nommé à sa tête.

Sommaire

Daniel Tenenbaum



Daniel Tenenbaum, né le 28 juin 1937 à Paris. Polytechnicien, diplômé de l'Institut d'études politiques de Paris et de l'École supérieure de l'aéronautique. Ingénieur au centre d'essais en vol de Brétigny (1964), chargé des hélicoptères au service technique de l'Aéronautique (1966) et de la coopération franco-britannique à la direction des Affaires internationales (1970). Conseiller technique au cabinet d'Yves Guéna, ministre des Transports puis de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat (1973-1974). Conseiller du délégué ministériel pour l'Armement (1974). Conseiller technique de Pierre Mazeaud, secrétaire d'état à la Jeunesse et aux Sports (1975) puis de André Rossi et de Jean-François Deniau, ministres du Commerce extérieur (1976-1980). Directeur des Programmes aéronautiques civils à la direction générale de l'Aviation civile (1980-1981). Directeur général de l'Aviation civile (1982-1990).

Daniel Tenenbaum, 1982-1990

Claude Abraham quitte la DGAC le 18 mai 1982 pour la direction des Transports terrestres. Daniel Tenenbaum, alors directeur des Programmes aéronautiques civils, lui succède le 27 mai : c'est le premier ingénieur de l'armement à occuper le poste de directeur général de l'Aviation civile. En 2009, dans le bureau qu'il avait conservé à Montparnasse, l'ancien directeur général a bien voulu évoquer quelques aspects de sa vie quotidienne au 93.

« Je suis arrivé en avril 1980 à la DGAC à la direction des Programmes aéronautiques civils. La DPAC occupait tout le 3e étage et moi le bureau d'angle. Je connaissais déjà le bâtiment, car j'avais servi au cabinet d'Yves Guéna lorsqu'il était ministre des Transports. Maurice Grimaud, le secrétaire général, m'invitait à toutes les réunions qui concernaient la construction aéronautique. Montparnasse, c'était très pratique et aussi très agréable, on allait boire notre café au bar du coin ou on traversait le boulevard pour aller manger à la Coupole.

En tant que DPAC, j'ai eu deux soucis matériels, la voiture et le téléphone. J'ai hérité de la voiture du directeur qui m'avait précédé. C'était une Peugeot 404 démodée, regardée sous tous les angles lorsque j'arrivais dans la cour de Matignon ou à l'Elysée.

Je me suis plaint du téléphone, qui était obsolète. En fait, mon prédécesseur se contentait de ce qu'on lui donnait. Pour le téléphone, j'ai obtenu ce que je voulais, un appareil qui me permettait d'entrer en contact direct avec les ministres et les directeurs, mais pour la voiture, j'ai dû attendre de devenir directeur général.

A la DPAC, mon bureau communiquait avec les deux bureaux voisins, ce qui était bien pratique... c'est comme cela que j'ai pu faire conclure un contrat de vente d'Airbus à la compagnie libanaise Middle East Airlines. Le président directeur général de MEA était dans l'un des bureaux et le vendeur d'Airbus dans l'autre. J'allais de l'un à l'autre et je disais au gars d'Airbus ce qu'il fallait faire pour obtenir le contrat.

Sommaire

J'ai été nommé directeur général en mai 1982. Je crois que si j'ai été choisi, c'était pour lancer l'Airbus A-320, et peut-être aussi parce que je suis tenace…

Je suis monté en grade tout en descendant d'un étage. Au 2e, dans le bureau d'angle, il y avait une cheminée. Le lundi après-midi, lorsqu'il faisait frais, que le chauffage ne fonctionnait pas et qu'il y avait réunion des directeurs, je faisais allumer un feu avec le petit bois des cageots de fruits ou de légumes. La cheminée tirait bien… »

Les vœux de janvier sont l'occasion pour le directeur général d'évoquer les points qui ont marqué l'année écoulée. Dans *SPG Information* de janvier 1986, Daniel Tenenbaum, à mi-parcours de son mandat de directeur général, sacrifie à la tradition.

« Pour l'Aviation civile, 1985 restera une année contrastée. L'Airbus A-320, lancé l'année précédente, a confirmé son succès, l'ATR 42 a réalisé sa première liaison commerciale le 12 décembre, tandis que le programme de certification du Falcon 900 se poursuit comme

1987, Daniel Tenenbaum et son équipe devant le 93, boulevard du Montparnasse. De gauche à droite Célestin Thouzeau, chef du service des Bases aériennes, Robert Espérou, chef du service des Transports aériens, Louis Pailhas, directeur de la Navigation aérienne, Jean-Claude Jouffroy, chef du service des personnels et de la gestion, Daniel Tenenbaum, Yves Gœtzinger, conseiller technique, Michel Lagorce, directeur des Programmes aéronautiques civils et Bernard Palayret, chef du service de la Formation aéronautique et du Contrôle technique.

prévu. Par ailleurs, la très brillante réussite commerciale du CFM 56 a fait de la SNECMA le premier exportateur français vers les Etats-Unis.

Dans le domaine du transport aérien, les compagnies ont enregistré des résultats très positifs. C'est le cas, en particulier, d'Air France qui termine l'année avec un bénéfice net d'un demi-milliard de francs. En outre, la part du pavillon français en matière de charters a encore fortement progressé, pour atteindre plus de 50% sur le moyen-courrier.

La Navigation aérienne a poursuivi sa modernisation grâce, en particulier, au nouvel outil de gestion et de développement qu'est le budget annexe. Dans ce domaine, 1985 aura également vu la parution des textes qui organisent le service minimum. Un juste équilibre a ainsi été trouvé entre le droit de grève reconnu par la Constitution et la nécessaire continuité du service public.

Pour ce qui concerne les personnels navigants, 1985 aura été marqué par le premier concours d'ingénieur navigant de l'aviation civile. Une étape importante dans l'évolution de la carrière des mécaniciens-navigants est ainsi franchie. D'une manière plus générale, il est bon de rappeler que le secteur aéronautique est un de ceux sur lesquels reposent les espoirs de notre pays pour le redressement de sa balance commerciale.

1985, malheureusement, a été aussi une année noire pour le transport aérien mondial : les accidents de l'été ont douloureusement rappelé que, en matière de sécurité, l'acquis est fragile. En ce qui concerne la France, toutes les mesures sont prises, conjointement avec les constructeurs et les compagnies pour que le transport aérien retrouve le très haut niveau de sécurité qui a été le sien au cours de la précédente décennie. ”

Falcon 900 en vol, 1985.

Pierre-Henri Gourgeon

Michel Bernard

Michel Scheller

De 1990 à nos jours

Sept directeurs se sont succédé à la tête de la DGAC depuis 1990, avec à deux reprises des passages éclair. Pierre-Henri Gourgeon, nommé en 1990, qui œuvre en faveur du regroupement à Issy-les-Moulineaux, est déjà remplacé par Michel Bernard lorsqu'intervient le transfert effectif, en septembre 1993. Michel Scheller lui succède quelques mois plus tard. Pierre Graff devient directeur général en 1995, pour sept années au cours desquelles la DGAC s'installe enfin dans ses murs, rue Henry Farman. Il est remplacé en 2002 par Michel Wachenheim, qui dirige la DGAC jusqu'en février 2007. Denis Lallement occupe le poste jusqu'en octobre. Patrick Gandil, ancien chef du service des Bases aériennes, retrouve alors la DGAC au poste de directeur général. Galerie de portraits, évocation des parcours de ces lointains successeurs de Max Hymans[1].

Pierre-Henri Gourgeon, 1990-1993

Succède à Daniel Tenenbaum le 25 juillet 1990. Né en 1946, polytechnicien, ingénieur militaire de l'air puis ingénieur de l'armement, affecté à la direction des Constructions aéronautiques au ministère de la Défense en 1971, ingénieur au centre d'essais des propulseurs de Saclay. Responsable de programme moteurs civils au service technique Aéronautique puis responsable des moteurs d'avions de combat au service de la production Aéronautique. Au cabinet militaire à Matignon en 1981 pour y suivre les dossiers de l'industrie de l'armement. Chargé des dossiers d'entreprises en difficultés auprès de Michel Delebarre, directeur de cabinet du Premier ministre. Le suit en juillet 1984 au ministère du Travail, de l'Emploi et de la Formation professionnelle. Entre à la SNECMA en février 1985 comme directeur des programmes militaires. Rejoint en 1988 Michel Delebarre au ministère des Transports pour les affaires aéronautiques. Directeur général de l'Aviation civile de 1990 à 1993. Au groupe Air France par la suite. Directeur général d'Air France-KLM de 2009 à 2011.

Michel Bernard, 1993

Premier ingénieur de l'aviation civile nommé à la tête de l'institution, remplace Pierre-Henri Gourgeon le 12 juillet 1993. Né à Nancy en 1943, polytechnicien. Chef de la division équipements de bord au STNA de 1969 à 1972, puis chef du département exploitation aérienne d'Aéroports de Paris de 1972 à 1978. Chef du CRNA Nord de 1978 à 1981. Retourne à ADP comme chef du département escale de 1981 à 1984, adjoint au directeur du personnel de 1984 à 1986 et directeur du personnel et de l'administration générale de 1986 à 1988. Directeur délégué pour les relations du travail à la SNECMA de 1989 à 1992. Directeur général adjoint d'Air Inter pour les affaires techniques et opérationnelles en juillet 1992. Directeur général de l'Aviation civile de juillet à novembre 1993, avant de retrouver à nouveau Air Inter.

Michel Scheller, 1993-1995

Succède à Michel Bernard le 25 novembre 1993. Né en 1937 à Paris, polytechnicien, diplômé de l'Ecole nationale supérieure de l'aéronautique, ingénieur de l'air, entre en 1964 à la direction des Constructions aéronautiques du ministère de la Défense. Conseiller technique pour l'armement et les industries de l'armement auprès d'André Giraud, ministre de la Défense de 1986 à 1988. Directeur du service technique des Télécommunications et des Equipements aéronautiques de 1991 à 1993. Ingénieur général de l'armement, conseiller auprès de François Léotard, ministre d'Etat, ministre de la Défense. Directeur général de l'Aviation civile de 1993 à 1995 puis président de l'ONERA.

1. Le parti a été pris de s'en tenir pour les directeurs généraux de l'Aviation civile des vingt dernières années à un simple curriculum vitae.

Sommaire

Pierre Graff

Michel Wachenheim

Denis Lallement

Patrick Gandil

Pierre Graff, 1995-2002

Nommé à la tête de la DGAC le 20 janvier 1995 après le départ de Michel Scheller. Né le 11 novembre 1947 à Paris. Polytechnicien, ingénieur des ponts et chaussées. Ingénieur en DDE de 1973 à 1986, délégué interministériel à la Sécurité routière, puis directeur de la Sécurité et de la Circulation routière en 1987. Directeur départemental de l'Equipement de l'Essonne en 1990. Directeur adjoint, puis directeur du cabinet du ministre de l'Equipement, des Transports et du Tourisme en 1993. Directeur général de l'Aviation civile de 1995 à 2002. Directeur du cabinet du ministre de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer en 2002. Président-directeur général d'Aéroports de Paris depuis octobre 2003.

Michel Wachenheim, 2002-2007

Succède à Pierre Graff le 25 juillet 2002. Né le 16 janvier 1951 à Saint-Maur-des-Fossés. Polytechnicien, ingénieur de l'aviation civile. Au service du contrôle du trafic aérien en 1977, adjoint au chef du département des opérations aériennes d'Aéroports de Paris en 1979, responsable d'études de développement des aéronefs français en 1983, directeur technique de l'Institut du transport aérien en 1986, sous-directeur des études économiques et de la prospective à la DGAC en 1993. Conseiller technique de la secrétaire d'Etat aux Transports en 1995. Conseiller auprès du directeur général, puis chef de cabinet du président et du directeur général d'ADP en 1997. Directeur adjoint du cabinet du secrétaire d'Etat chargé des Transports et de la Mer. Directeur général de l'Aviation civile de 2002 à 2007. Directeur du cabinet du secrétaire d'Etat chargé des Transports. Représentant permanent de la France auprès de l'OACI depuis 2009.

Denis Lallement, 2007

Remplace Michel Wachenheim le 8 février 2007. Né le 27 août 1956 à Lyon. Sous-préfet, directeur général des collectivités locales en 1997, préfet de l'Aisne en 2000, directeur de l'Administration pénitentiaire au ministère de la Justice en 2001, préfet de Saône-et-Loire en 2004, directeur du cabinet du ministre de l'Equipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer en 2005. Directeur général de l'Aviation civile de février à octobre 2007. Secrétaire général du ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables en 2007. Préfet de la région Basse-Normandie, préfet du Calvados en juillet 2010. Secrétaire général du ministère de l'Intérieur depuis juillet 2012.

Depuis 2007, Patrick Gandil

Nommé directeur général de l'Aviation civile le 5 octobre 2007. Né le 29 mars 1956, polytechnicien, ingénieur des ponts et chaussées. Chargé d'études à l'Agence financière du Bassin Seine-Normandie en 1979, chef d'arrondissement à la direction départementale de l'Equipement de Haute-Saône en 1981, directeur de l'enseignement à l'Ecole nationale des ponts et chaussées en 1984, chargé de mission et sous-directeur au ministère de l'Equipement de 1988 à 1994. Directeur départemental de l'Equipement du Val d'Oise en 1994. Directeur adjoint du cabinet du ministre de la Fonction publique, de la Réforme de l'Etat et de la Décentralisation en 1995. Chef du service des Bases aériennes à la DGAC en 1997. Directeur des Routes en 1999. Directeur du cabinet du ministre de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer en 2003. Secrétaire général du ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer en mai 2005. Directeur général de l'Aviation civile depuis octobre 2007.

Sommaire

« J'aime les nuages... les nuages qui passent... là-bas...
les merveilleux nuages ! »
Charles Baudelaire

La météo, une alliée de toujours

La Météorologie et l'Aviation civile constituent aujourd'hui des services distincts. Il n'en fut pas toujours ainsi : dès que l'Etat mit en place en 1920 une structure chargée de l'aviation, le sous-secrétariat d'Etat de l'Aéronautique et des Transports aériens, la Météorologie lui fut rattachée sous le nom d'Office national météorologique.

Lorsqu'en 1945 l'Aviation civile fut distinguée de l'Aviation militaire, la Météorologie suivit le nouvel organisme civil : le secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale disposait à l'origine de trois services transférés du défunt ministère de l'Air, la direction des Transports aériens, la direction des Installations et Travaux de l'Air et le service de la Météorologie nationale qui remplaçait l'ancien Office national météorologique.

En fait, au sein des services chargés de l'Aéronautique, la météo a toujours constitué une entité à part, car elle avait d'autres fins, plus anciennes, en particulier l'agriculture et la marine. La séparation institutionnelle intervint en 1976, avec la suppression du SGAC accompagnée de la création d'une direction générale de l'Aviation civile et d'une direction de la Météorologie. Cette indépendance de la météo sera consolidée en 1994, avec sa transformation en établissement public, sous le nom de Météo-France. Une exception toutefois : la gestion des personnels administratifs et des affaires sociales est restée commune aux deux institutions.

Le 196, rue de l'Université, siège du Bureau central puis de l'Office national météorologique. Photo prise à la Libération.

Sommaire

Au XIXe siècle, le Bureau central météorologique

Premières observations météorologiques sur la tour Saint-Jacques.

La météorologie est considérée comme une science depuis le XVIIe siècle ; elle devient un service de l'Etat deux cents ans plus tard. L'aviation n'est pas encore née, c'est le temps de l'aérostation.

En France, la création d'un service de l'Etat chargé de la météorologie remonte à 1878, la division météorologique de l'Observatoire de Paris prenant alors le nom de Bureau central météorologique (BCM), chargé de l'étude des mouvements de l'atmosphère, des avertissements météorologiques aux ports et à l'agriculture, de l'organisation des observatoires météorologiques et des commissions régionales ou départementales, de la publication de leurs travaux et de l'ensemble des recherches de météorologie ou de climatologie. Eleuthère Mascart dirige le BCM de 1878 à 1906 et son successeur, Charles-Alfred Angot, jusqu'en 1920.

Dès sa création, le BCM s'installe dans ses propres locaux, au 60 de la rue de Grenelle (7e) ; il les abandonne dès 1887, pour occuper sur autorisation donnée le 23 août 1887 par le ministre de l'Instruction publique, des Cultes et des Beaux arts[1], au 176, rue de l'Université, une partie des anciennes écuries de Napoléon III[2], construites sur remblais entre 1861 et 1864.

Les moyens budgétaires du BCM restent faibles et ses effectifs modestes jusqu'à ce que l'aviation prenne son essor. Le rapport du BCM de juin 1911 est révélateur de l'émergence de cette clientèle nouvelle : *« Le service a dû fréquemment donner des avis sur le temps probable pour les aéronautes et aviateurs, tant civils que militaires. »* Durant la guerre, des services météorologiques nouveaux apparaissent : la section de météorologie nautique au service hydrographique de la Marine, le service météorologique aux Armées, le service météorologique de l'Aéronautique et le bureau météorologique rattaché au service géographique de l'Armée et dirigé par le général Emile Delcambre. En 1918, les effectifs du BCM restent modestes : une trentaine de personnes, contre 2 000 pour le service météorologique aux armées.

1. L'Observatoire de Paris, qui donne naissance au BCM, est alors rattaché à ce ministère, dirigé par Agénor Bardoux.
2. Egalement appelées *Hôtel des écuries de l'Alma* et *palais de l'Alma* depuis 1881.

Sommaire

Le parc de Saint-Maur et son abri météorologique ouvert, 1976.

Les observatoires météorologiques de Paris

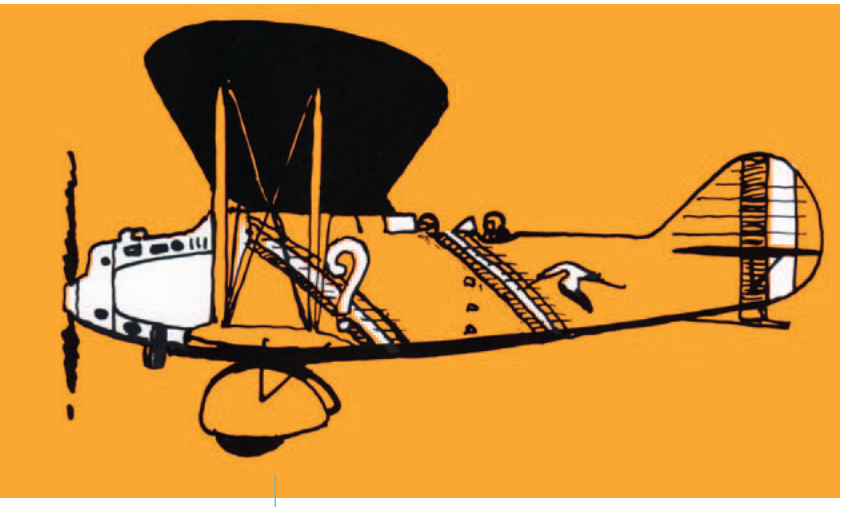
Le plus ancien, la **tour Saint-Jacques**, vestige de l'église Saint-Jacques de la Boucherie, utilisé par Pascal en 1648, sert en 1885 aux expériences météorologiques de Joseph Jaubert. L'observatoire du **parc de Saint-Maur**, créé par Emilien Renou, permet des observations météorologiques à partir de 1872. Il abrite aujourd'hui le département des études spatiales de l'Institut de physique du globe de Paris. L'observatoire de **Montsouris** s'installe en 1869 dans le palais du Bardo, copie du palais du bey de Tunis, présenté à l'exposition universelle de 1867 et remonté ensuite dans le parc. Les activités de l'observatoire se développent après la guerre de 1870. Après la création du BCM, Montsouris devient observatoire municipal puis, en 1942, service d'études et de statistiques climatiques de la Ville de Paris. Il réintègre le réseau météorologique national en 1945. Le palais du Bardo, abandonné en 1974 par les services météorologiques pour un bâtiment plus moderne, brûle en 1991. Un observatoire privé de météorologie dynamique est créé en 1893 à **Trappes** par Léon Teisserenc de Bort, qui avait dirigé la météorologie générale au BCM, sur un terrain qui lui appartient. L'observatoire de Trappes effectue au tournant du siècle de nombreuses mesures en altitude à l'aide de cerfs-volants et de ballons captifs puis libres. A sa mort, en 1913, Teisserenc de Bort lègue l'observatoire à l'Etat.

Trappes, vers 1904. Lancer d'un des grands cerfs-volants de Teisserenc de Bort emportant des instruments enregistreurs.

Léon Teisserenc de Bort.

Sommaire

1920, l'Office national météorologique



Stylisé pour *ICARE, la revue de l'aviation française,* le Breguet 19 Super Bidon *Point d'interrogation* à bord duquel Dieudonné Costes et Maurice Bellonte effectuèrent les 1er et 2 septembre 1930 le premier vol Paris-New York de l'histoire. Le météorologiste principal André Viaut, futur directeur de la Météorologie nationale, assura la protection de ce vol qui symbolise le lien entre la météorologie et l'aviation.

A la fin de la première guerre mondiale se met en place une administration chargée de l'Aéronautique. La Météorologie va lui être rattachée et disposer ainsi de moyens accrus.

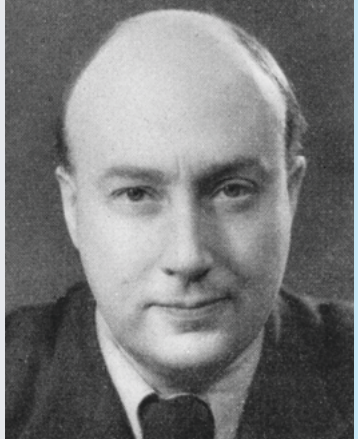
La paix revenue, est créé au sein du ministère de la Guerre un organisme de coordination générale de l'Aéronautique ; il dispose d'un service de la Navigation aérienne qui absorbe le service météorologique militaire. Apparaît ensuite un nouvel organisme chargé de l'ensemble de la météorologie : l'Office national météorologique (ONM), créé le 25 novembre 1920 par regroupement de l'ensemble des services météorologiques, dont le BCM. Il est placé sous l'autorité du sous-secrétariat d'Etat de l'Aéronautique et des Transports aériens puis, en 1928, sous celle du premier ministère de l'Air. La Météorologie dispose désormais de moyens importants.

Les années vingt et trente sont celles des grands raids aériens, où météorologistes et pilotes collaborent étroitement, comme lors du premier vol Paris-New York, effectué par Costes et Bellonte et à la protection duquel participe André Viaut, futur directeur de la Météorologie nationale. C'est aussi l'époque des premières émissions météorologiques à la radio, depuis la tour Eiffel.

Le premier directeur de l'ONM est le général Emile Delcambre ; faisant preuve de la longévité qui caractérise les dirigeants de la météorologie, il reste à la tête de l'Office de 1921 à 1934. Philippe Wehrlé occupe le poste jusqu'en 1944.

Le service central de l'ONM est installé au 176 de la rue de l'Université, antérieurement siège du BCM. En 1922, le réseau repose sur six stations régionales : le Bourget, Marseille-Marignane, Lyon-Bron, Perpignan, Trappes et le Mont Valérien, qui abritera bientôt l'Ecole de la météorologie. Le réseau compte 26 postes, aux deux tiers aéroports et haltes aériennes.

Sommaire



Philippe Wehrlé (1890-1965)

Polytechnicien, chef de la section des avertissements de l'ONM depuis 1922. Succède à Emile Delcambre et dirige l'ONM de 1935 à 1944 à Paris, puis à Vichy. Apparaît dans l'annuaire 1934 du personnel de l'ONM en tant qu'ingénieur en chef de l'aéronautique. Remplacé à la Libération par André Viaut.

Le général Delcambre, premier directeur de l'ONM

Emile Delcambre (1871-1951). Polytechnicien, affecté au 2e régiment du Génie à Montpellier, détaché au service géographique des Armées (SGA) qui précède l'Institut géographique national ; professeur de topographie à l'Ecole d'application de topographie de l'Artillerie et du Génie à Fontainebleau. Cartographe du maréchal Foch en 1914. Chef du bureau météorologique militaire au SGA en 1915. Commande parallèlement le génie du 2e corps colonial. S'oriente vers la météorologie, dont il étudie tous les domaines, l'observation, la prévision, la climatologie et la transmission des données. Est à l'origine de la création de l'Office national météorologique qu'il dirige de 1921 à 1934. Participe à la création du service de protection de la Navigation aérienne. Promoteur de l'idée d'une organisation météorologique internationale de l'Atlantique nord. Rôle déterminant dans l'adaptation de la météorologie au développement de l'aviation et dans les domaines de la prévision et de la climatologie agricoles.

Salle de réception des messages à l'ONM vers 1938.

Couverture du *Bulletin d'Information de l'Office national météorologique de France*, janvier 1926.

Sommaire

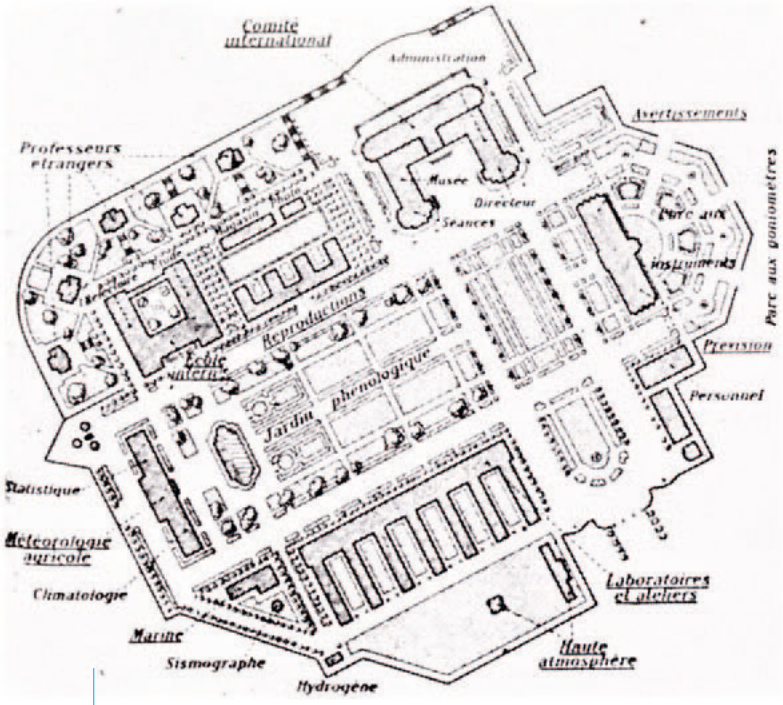
Vue aérienne de l'observatoire du Mont Valérien vers 1938.

Le Fort de Saint-Cyr.

Le Mont Valérien

Une partie du Mont Valérien est affectée à l'ONM en mai 1921 et la cession des bâtiments intervient le 24 janvier 1922. S'y installent progressivement un centre d'écoutes radio, un magasin d'instruments techniques et de matériel de bureau, un service d'expédition, un parc automobile, un atelier de menuiserie, les archives, une station météo et par la suite les ateliers mécaniques de la rue de l'Université, les laboratoires de recherche instrumentale et d'étalonnage et un centre d'enseignement météo.

Jacques Barge, qui construira après la guerre les bâtiments du quai Branly et de l'avenue Rapp, élabore un projet architectural pour un *Institut national météorologique* qui regrouperait tous les services, mais qui ne verra pas le jour ; en septembre 1939, le personnel et le matériel météo du Mont Valérien sont repliés au Fort de Saint-Cyr. Quelques archives y sont conservées jusqu'en 1944 [1].



L'Institut national météorologique au Mont Valérien, resté à l'état de projet. Plan et dessin de Jacques Barge.

Le Fort de Saint-Cyr

C'est l'un des forts militaires construits pour assurer la défense de Paris après le désastre de 1870 [2]. Terminé en 1878, il sert d'entrepôt de munitions et d'explosifs. Le service météorologique militaire y est installé en 1916 et le Fort devient le centre d'instruction des météorologistes militaires. Des travaux d'aménagement y sont entrepris en 1938-1939 en perspective du conflit et, début septembre 1939, les fonctionnaires civils météo « assimilés militaires » quittent la rue de l'Université pour le Fort. En mai 1940, l'essentiel des effectifs implantés à Trappes et au Fort s'embarque pour Barbezieux. Fin 1944, les météos de nouveau mobilisés et de nombreux réservistes s'y retrouvent pour finir la guerre.

1. Jacques Dettwiller, *Bulletin d'information de la Météorologie nationale* n° 50, janvier 1981.
2. Le Fort de Saint-Cyr était destiné à protéger la ville de Saint-Cyr-l'École, d'où sa dénomination, bien qu'il fut implanté sur la commune de Bois-d'Arcy. Suite à des modifications de limites territoriales intervenues en 1983, il est aujourd'hui sur la commune voisine de Montigny-le-Bretonneux.

Fort de Saint-Cyr, 1948. Départ pour un reportage sur la pluie artificielle.

En avril 1946 l'Armée, toujours propriétaire du Fort, signe avec la Météorologie un protocole mettant à sa disposition des locaux pour créer une école de météorologistes civils. L'Ecole nationale de la météorologie est fondée en 1948. La météo entreprend de nouveaux aménagements au Fort et, le 24 décembre 1971, l'emprise territoriale du Fort est transférée au domaine public civil et affectée à la direction de la Météorologie nationale.

Jusqu'en 1982, année de son transfert à Toulouse, dans le quartier du Mirail, l'Ecole de la météorologie est donc implantée à la fois sur le site de l'Alma - la direction de l'Ecole et la formation des ingénieurs de la météorologie - et à Bois d'Arcy. Après le départ de l'Ecole, le Fort est affecté au ministère de la Culture au profit du Centre national de la cinématographie. Il abrite aujourd'hui les Archives françaises du film. Il a été classé monument historique en 1992.

Météos célèbres

De futures célébrités ont accompli leur service militaire au Fort de Saint-Cyr : Pierre Mendès France, arrivé au printemps 1928, Raymond Aron, en octobre de la même année et Jean-Paul Sartre l'année suivante. Les Mémoires de Raymond Aron et de Simone de Beauvoir évoquent ces épisodes[1].

Le peu que je savais

« Je glisserai sur les dix-huit mois de service militaire (entre octobre 1928 et mars 1930) que je passai pour la plus grande part au Fort de Saint-Cyr, utilisé par le service météorologique de l'armée de l'Air. Après quelques semaines à Metz, dans un régiment du Génie, je fus muté à Saint-Cyr ; j'y appris les rudiments de météorologie que des instructeurs enseignaient à des appelés, pour la plupart fils de bonne famille. C'est grâce à mes interventions que Sartre y fit, lui aussi, son service. Rebuté par le métier de téléphoniste, à l'Office national, rue de l'Université, je revins au Fort où je transmis à deux promotions le peu que je savais sur les systèmes nuageux ; je m'efforçai de communiquer l'art de distinguer les cumulus, les cirrus et autres variétés de nuages. […] *Cette parenthèse entre les études et l'entrée dans la vie demeure dans ma mémoire un temps vide. »*

Raymond Aron, *Mémoires, 50 ans de réflexion politique*, Julliard, 1983.

Sartre lançait des fléchettes à Aron

« Au début de novembre [1929], *Sartre partit faire son service. Sur les conseils de Raymond Aron, il s'était fait verser dans la météorologie ; il rejoignit le Fort de Saint-Cyr où Aron qui était sergent instructeur l'initia au maniement de l'anémomètre… Sartre fut bouclé 15 jours dans le Fort et je n'eus le droit de lui faire qu'une brève visite ; il me reçut dans un parloir rempli de soldats et de familles. Cette première entrevue fut lugubre - l'uniforme bleu foncé, le béret, les bandes molletières me parurent une tenue de bagnard. Ensuite, Sartre eut des libertés - 3 ou 4 fois par semaine, j'allais le retrouver à Saint-Cyr en fin d'après-midi ; il m'attendait à la gare et nous dînions au Soleil d'Or. Le fort était à 4 km de la ville ; j'accompagnais Sartre à mi-chemin et je revenais hâtivement sur mes pas pour attraper à 9 heures et demie le dernier train ; une fois je le manquai et je dus aller à pied jusqu'à Versailles... De temps en temps c'était Sartre qui venait le soir à Paris ; un camion l'amenait place de l'Etoile avec quelques camarades ; il ne restait guère que 2 heures. Aux cours, Sartre lançait des fléchettes à Aron. A Saint-Cyr, Sartre s'était remis à écrire. Comme il ne pouvait s'appliquer à un ouvrage de longue haleine, il s'était essayé à des poèmes.»*

Simone de Beauvoir, La force de l'âge, Gallimard, 1960.

1. Les textes ci-dessous ont été reproduits pour le premier par le *Bulletin d'information technique des météorologistes de réserve*, n° 85, 1er et 2e trimestres 1984 et, pour le second, toujours par le *Bulletin*, mais antérieurement, au 4e trimestre 1980 (n° 78).

Sommaire

L'ONM de 1939 à 1945

Entre 1939 et 1945, l'ONM connaît le sort des autres services publics : le repli, en région parisienne en 1939 puis dans le sud-ouest en 1940, le déplacement à Vichy, le retour progressif à Paris et, à la Libération, la refondation accompagnée d'un changement de structure et de direction.

Les pages écrites[1] sur cette période de l'histoire de la Météorologie puisent en général à la même source : les articles de Philippe Wehrlé, directeur de l'ONM de 1935 à août 1944, et de son successeur, André Viaut, publiés après-guerre dans la revue *La Météorologie.*

L'action de l'ONM pour la guerre

par Philippe Wehrlé

« L'expérience de la guerre actuelle a montré toute l'importance que les états-majors confèrent à la météorologie dans la conduite des opérations militaires […]. *Pour des raisons que l'on comprendra facilement il ne nous avait pas été possible jusqu'ici de dévoiler la part prise par la France dans cette guerre météorologique. »* Ainsi débute le premier article de Philippe Wehrlé ; le directeur parle ensuite de lui-même à la troisième personne, prenant ainsi une posture d'observateur ou d'historien qui entendrait relater les événements de façon distanciée.

Avant-guerre

Dès 1935, un plan de mobilisation fut établi, comportant *« le maintien intégral de l'organisation territoriale du temps de paix et la mise sur pied, à la mobilisation, de formations aux armées »*, sur lesquelles le directeur de l'ONM avait autorité technique. Mais, contrairement à l'armée de l'Air, l'ONM ne bénéficia d'aucune augmentation d'effectif avant 1939, ce qui, ajouté à une crise du recrutement, entraîna un déficit important durant la guerre, notamment chez les prévisionnistes.

Le service central d'exploitation ne pouvait, en raison des risques de bombardement, être maintenu rue de l'Université, toute installation souterraine étant d'ailleurs impossible sur place. Le transfert au Fort de Saint-Cyr fut donc préparé[2].

1. En particulier par Alfred Fierro dans son *Histoire de la météorologie* (Denoël, 1991).
2. Installation d'un chauffage central, de lignes de télécommunications et de locaux anti-gaz (Patrice Muller & Gilbert Boisseau, *Bulletin d'information de la Météorologie nationale* n°41, octobre 1978).

Sommaire

La mobilisation de l'ONM, estime M. Wehrlé, fut une réussite parfaite : les circuits télégraphiques de guerre furent bouclés sans une erreur en quelques heures et le transfert des services d'exploitation de Paris à Saint-Cyr se fit sans que la concentration et la diffusion des informations météorologiques soient interrompues. Dès novembre 1939, l'ONM réussit à décoder le chiffre météorologique allemand et en fit bénéficier la Grande-Bretagne ; les Allemands ne réussirent pas à faire de même.

Le 22 mai 1940, devant l'avancée des troupes allemandes, un échelon précurseur de l'ONM, représentant environ un tiers des services de prévision et de transmission, se replia par voie ferrée sur Barbezieux (Charente), à 78 km de Bordeaux, suivi le 25 et le 30 du repliement, toujours par train, du reste de l'ONM.

Un central ONM fut mis en place à Bordeaux, relié au central PTT de la Ville et à la station centrale de Barbezieux où fut installé un centre de réception radio concentrant le monde entier. La mise en service de l'exploitation centrale à Barbezieux eut lieu le 29 mai ; le central de Saint-Cyr restant en activité, le système de transmissions de l'ONM se trouvait en définitive renforcé. La direction de l'ONM rejoignit Barbezieux le 2 juin.

Toutes les stations météorologiques du nord, sauf une, réussirent à passer la Loire avant la destruction des ponts. Le 10 juin, la menace directe de l'ennemi, à vingt kilomètres de Saint-Cyr, entraîna l'abandon du Fort, mais le matériel de transmissions put être ramené à Bordeaux. L'émetteur de la tour Eiffel fut délibérément mis hors service, remplacé par une émission improvisée à partir de l'émetteur de Mérignac puis de celui de Croix-d'Hins. Le 17 juin, devant la perspective d'un départ du Gouvernement pour l'Afrique du Nord, le directeur de l'ONM proposa avec succès au chef d'état-major de l'armée de l'Air le transfert en AFN d'une station centrale météorologique, qui aurait été en mesure de se substituer à Barbezieux et de *« poursuivre la mission de l'ONM même en cas d'occupation complète de la France. »* Elle comprenait notamment tout le personnel « chiffre », qui d'ailleurs avait réussi à Barbezieux à percer le chiffre italien. La station centrale embarqua le 18 juin et parvint intacte au Maroc ; mais la suite des événements ne lui permit pas de jouer le rôle que l'on en attendait.

De juillet 1940 à novembre 1942

La période qui va de l'armistice à la libération de Paris est abordée par M. Wehrlé dans son deuxième article, publié à la fin de 1944.

L'auteur n'y évoque pas la façon dont la direction de l'ONM a rejoint Vichy ; dans une note du 6 mars 1941[1] au secrétaire d'Etat à l'Aviation à propos du fonctionnement du service administratif de l'ONM, il précise simplement que la direction s'était repliée à Vic-en-Bigorre le 19 juin 1940.

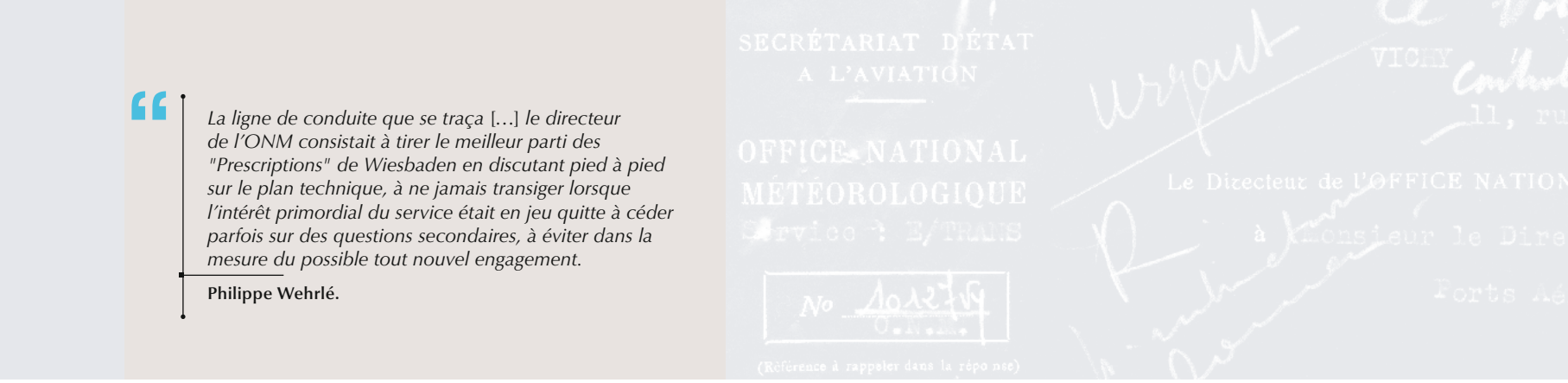
Puis *« Wehrlé s'installe à Vichy le 24 juillet 1940, et est logé jusqu'au 9 novembre à l'hôtel Montbrun, réquisitionné par l'Administration. »*[2] Les bureaux sont dans un autre local réquisitionné, avenue de France ; la direction de l'ONM comprend alors 20 personnes, parmi lesquelles Georges Dedebant, sous-directeur scientifique et André Viaut, chargé de la sous-direction exploitation. A partir du 1er novembre 1940, le secrétariat d'Etat à l'Aviation loue le pavillon Sainte-Cécile, 37, boulevard du Sichon, pour y loger personnels et bureaux de l'ONM. Enfin, en juillet 1941, l'ONM s'installe au Sanouva hôtel, 11 rue de la Laure[3].

Placé avant-guerre sous l'autorité du ministre de l'Air, l'ONM est rattaché en 1940 à la direction de l'Aéronautique civile du secrétariat d'Etat à l'Aviation.

Le directeur de l'ONM estime que le sort fait à son service aurait pu être pire : *« Le projet élaboré à Wiesbaden* [par la commission d'armistice allemande] *- et accepté ensuite par le gouvernement français - permettait non seulement à la météo française de ne pas disparaître mais sauvegardait pratiquement l'autonomie qui lui était indispensable pour jouer son rôle dans l'économie nationale française et, notamment, assurer la protection des lignes aériennes de la zone non occupée et de l'Empire. »*

1. Archives du service historique de la Défense.
2 et 3. Sophie Roy, *125 ans à l'ombre de la tour Eiffel*, Météo-France, 2012.

Sommaire



> *La ligne de conduite que se traça* […] *le directeur de l'ONM consistait à tirer le meilleur parti des "Prescriptions" de Wiesbaden en discutant pied à pied sur le plan technique, à ne jamais transiger lorsque l'intérêt primordial du service était en jeu quitte à céder parfois sur des questions secondaires, à éviter dans la mesure du possible tout nouvel engagement.*
>
> **Philippe Wehrlé.**

Le dispositif est le suivant : l'Allemagne se contente d'installer quatre stations en zone non occupée (Lyon, Marignane, Toulouse, Clermont-Ferrand) destinées à renseigner les équipages allemands ; l'ONM effectue des observations dans toute la zone non occupée (à partir de quatre stations régionales situées aux mêmes endroits que les stations allemandes), en Afrique et au Levant ; une station centrale d'exploitation est créée à Lyon-Caluire, dirigée par André Viaut.

En fait, souligne M. Wehrlé, l'organisation météorologique française était mise à mal, en raison de la baisse des effectifs due à la démobilisation, de la mise sous réquisition des éléments restés en zone-occupée et du sous-équipement des stations de la zone libre.

Dès août 1940, le réseau de transmissions est remis sur pied, mais le réseau d'observations de l'ONM se trouve réduit aux territoires non occupés et ne dispose d'aucun renseignement sur l'Atlantique. *« Une amélioration sensible fut apportée à la situation par l'écoute, clandestine, et le décryptement d'émissions météorologiques allemandes destinées aux avions en vol. »* Le réseau d'Afrique du Nord, moins surveillé que le réseau métropolitain, est renforcé. Un magasin est organisé en zone occupée et des magasins régionaux clandestins sont créés à Lyon, Clermont, Toulouse et Marignane.

Le 15 mars 1941, des éléments de l'ONM regagnent Paris, placés sous la direction de Joseph Sanson, ancien chef de la climatologie[1]. La récupération du personnel technique demeuré en zone occupée[2] et réquisitionné par les Allemands s'avère longue, difficile et finalement peu productive. Pour limiter au maximum l'intrusion allemande dans l'administration de l'ONM, son directeur reconstitue à Vichy une section administrative, confiée à Maurice Rochevrier. 151 techniciens auxiliaires sont recrutés clandestinement en 1941 et 1942 et l'effectif d'Afrique du Nord croît dans les mêmes proportions.

M. Wehrlé affirme ensuite que *« c'est toujours dans un souci d'économie des effectifs, joint au souci de sauvegarder les intérêts des agents qui en étaient dignes du point de vue professionnel, que furent appliquées les diverses lois d'exception consécutives à l'Armistice. Ces textes ont toujours été interprétés* sans aucune considération politique *et dans le sens le plus* humanitaire. *»* Le directeur ajoute que très peu d'agents de la météo furent concernés.

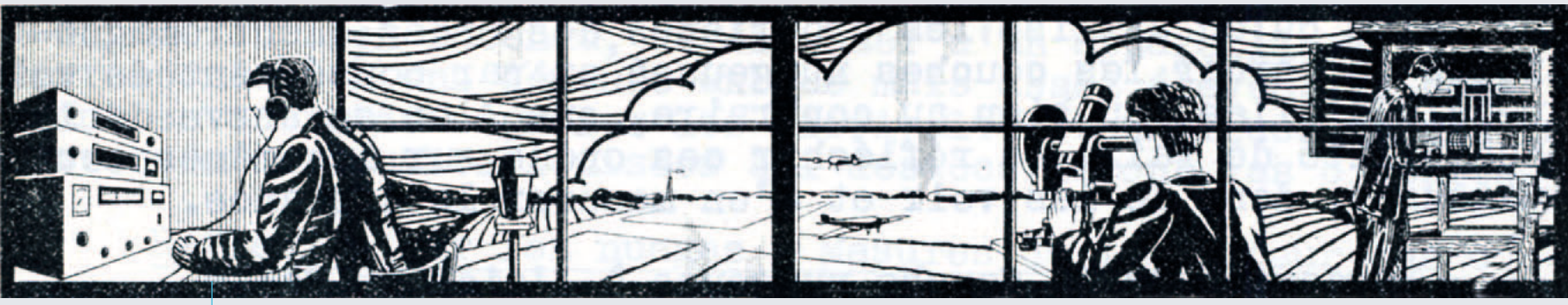
Enfin, pour conclure ce bilan de l'activité de l'ONM durant la "période de l'Armistice"[3], le directeur de l'ONM souligne son action en faveur de l'unification de la météorologie française, intégrant le service météorologique colonial ; entreprise en 1942, elle déboucha sur une loi du 16 mars 1944, publiée au *Journal officiel* du 1er juillet. L'unité se fondait sur la création d'un corps unique d'ingénieurs de la météorologie et d'un centre des hautes études de mécanique et de physique de l'atmosphère.

De novembre 1942 à août 1944

Après le débarquement allié en Afrique du Nord et l'occupation de la zone libre par les Allemands, l'ONM, considéré comme élément de l'armée de l'Air, allait être placé sous réquisition. Avec l'accord du Gouvernement, le directeur s'oppose en décembre 1942 à la réquisition de son personnel. Finalement, un organe gouvernemental français de météorologie est maintenu sous la forme d'une inspection de la météorologie rattachée directement au nouveau secrétariat général à la Défense aérienne. Joseph Sanson, qui deviendra après-guerre chef du service de la climatologie, est détaché à Paris comme chef du service central ; le service météorologique allemand devait prendre à sa charge la communication des renseignements aux usagers. *« C'est cette organisation qui fonctionna de mai 1943 jusqu'à la crise suprême d'août 1944. »*

André Viaut a regagné Paris clandestinement. *"A Paris, le sous-directeur jugé indésirable par les Allemands* [Viaut] *lors de*

1. Sophie Roy, *op.cit.*
2. *« M. Wehrlé reste le directeur de l'ONM pour la France, mais le chef des « éléments en zone occupée » est coiffé par le* Regierungsrat Duckert, *météorologiste civil allemand et colonel de réserve de la* Luftwaffe. *En zone occupée où l'effectif total est inférieur à 100 personnes, l'ONM entre en semi léthargie : rattraper le retard en se livrant à d'insipides additions multiples, tel est à peu près le travail des météorologistes. »* Jacques Dettwiller, *Bulletin d'information technique de l'association des anciens de la météorologie* n° 92, 2e trimestre 1987.
3. Le directeur de l'ONM ne mentionne jamais l'*Etat français* ni le *régime de Vichy et* désigne les années 1940-1944 sous le nom de *période de l'Armistice.*



Rubrique "Informations météorologiques", *Bulletin d'information de la Météorologie nationale*, juin 1946.

l'installation du service central [à l'Alma] *en avril 1943, recevait l'ordre de reprendre le commandement du service central dès le départ des autorités météorologiques allemandes ».* M. Wehrlé laisse-t-il entendre ici que la décision de nommer André Viaut à la tête du service central dans une France libérée vient de lui ? Il ajoute en tout cas que *« le 12 août* [1944] *une liaison - qui faillit se terminer tragiquement - fut effectuée auprès du service central à Paris en vue de communiquer aux fonctionnaires intéressés les dernières directives pour la reprise de l'activité de l'ONM aussitôt après la libération du Pays. »*

Le directeur souligne par ailleurs que les efforts de la direction de l'ONM, qui avaient porté jusqu'en novembre 1942 sur les questions d'effectifs, se tournèrent alors vers une action en faveur des personnels : obtention d'un accord des Allemands pour que les agents en service échappent au service du travail obligatoire, protection d'agents soupçonnés d'être acquis à la Résistance. *« Aucune mesure administrative n'a été prise contre eux et ils n'ont jamais cessé de faire partie du personnel de l'ONM. »*

Le deuxième article de M. Wehrlé se termine sur l'annonce d'un troisième, consacré au redémarrage de la Météorologie après août 1944 : en fait, ce sera un texte signé d'André Viaut, relatif à la situation après le débarquement de Normandie.

André Viaut a en effet été placé à la fin du mois d'août 1944 à la tête de l'ONM - et non pas à celle du seul service central. Philippe Wehrlé est resté à Vichy et ne reprendra pas de fonctions à l'ONM.

L'ONM depuis la Libération

par André Viaut

Le 17 avril 1945, André Viaut fait une communication verbale devant la Société météorologique de France, publiée plus tard par *La Météorologie*. Il reprend certains éléments chiffrés déjà donnés par Philippe Wehrlé et, comme ce dernier, parle de lui-même à la troisième personne. Le 6 juin 1944, un réseau d'observations fonctionnait en zone sud seulement, avec 26 stations d'observations métropolitaines et 2 de radiosondages ; le reste du personnel métropolitain était réuni au service central de l'ONM, et à l'observatoire de Trappes : au total 250 agents dont 150 techniciens. Les services étaient sous contrôle allemand.

M. Viaut précise ensuite que les destructions d'août 1944 ont mis une grande partie du réseau d'observations hors service et que le réseau de transmissions est inexistant. Il évoque enfin les conditions de sa propre arrivée à la tête de l'OMN : *« Dès le 19 août 1944, six jours avant la libération de Paris, un Comité de libération constitué sous l'égide des FFI et composé de six membres désignés par leurs collègues animés de l'esprit de résistance, est créé au service central. Des contacts sont pris dès le 25 août, date de la libération de Paris, avec l'administration de l'Air, des PTT et de la Marine. Le 31 août, le Comité remet ses pouvoirs à M. Viaut, nommé directeur par le général Valin, alors commissaire à l'Air. »*

A cela se limitent les informations connues quant à la façon dont l'ONM a changé de directeur. En fait, André Viaut ne sera véritablement nommé directeur de l'ONM, en remplacement de Philippe Wehrlé, que le 26 mai 1945, mais avec effet rétroactif au 1er mars, par décret signé du général de Gaulle et de Charles Tillon, ministre de l'Air ; jusqu'alors il était désigné *« pour assurer provisoirement le fonctionnement de l'office national météorologique »*, l'ordre étant intervenu le 28 août. Les actes pris par André Viaut avant mai 1945 sont effectivement revêtus de la mention *« le directeur de l'ONM par intérim ».*

M. Viaut poursuit son exposé en rappelant les principales mesures intervenues depuis la Libération, qui ont commencé par la militarisation des personnels ; il souligne qu'au bout d'un mois, l'ONM avait retrouvé son unité, repris sa place dans le réseau météorologique interallié, rétabli son réseau d'observations métropolitain, ses stations régionales, un service de prévision générale et de prévision pour l'Aéronautique, repris son travail de prévision pour l'agriculture, amélioré son réseau de liaisons spécialisées, augmenté le nombre de stations de radiosondages et formé plus de 200 observateurs, 40 radiosondeurs et 100 météorologistes. Et M. Viaut d'espérer en conclusion *« qu'au plus tard en octobre prochain, l'activité du service sera au moins égale à ce qu'elle était en 1939.»*

Sommaire

1945, la Météorologie nationale

L'Inspecteur Général de la Météorologie
Directeur
de la Météorologie Nationale,

André Viaut (1899-1973)

Entre en 1920 à l'Office national météorologique. Chef de la section de prévisions en 1932. Effectue la protection météorologique de grands raids internationaux dans les années trente, notamment celle de la première traversée de l'Atlantique nord d'est en ouest réalisée par Costes et Bellonte en 1930. Chef du service central de l'exploitation en 1939. Dirige la station centrale de Lyon-Caluire de septembre 1940 jusqu'à son expulsion par les Allemands en décembre 1942. Affecté à Paris comme adjoint au chef du service des Instructions aéronautiques en 1943-1944. Nommé président du comité provisoire FFI de direction de l'ONM le 19 août 1944, puis directeur de l'ONM, par intérim le 28 août et de façon définitive en janvier 1945. Reconstitue le réseau météorologique national, puis prépare les textes de novembre 1945 portant unification des services de la Météorologie[1] et organisation du service de la Météorologie nationale dont il devient le chef, puis le directeur en 1960, poste qu'il occupe jusqu'en 1964. Dote la Météorologie de nouveaux locaux, du premier calculateur électronique et du premier centre de réception des satellites météorologiques. Assure son adaptation aux besoins croissants de l'aviation et à des usagers de plus en plus diversifiés. Vice-président puis président de l'Organisation météorologique mondiale de 1955 à 1963.

Sommaire

Après-guerre, la Météorologie prend la question des locaux à bras le corps et construit sa cité en trois ans. Commencent alors trente années marquées par la longévité des dirigeants, tradition héritée de l'ONM, mais aussi par une dépendance de l'Aviation civile qui ne disparaîtra que très progressivement après la séparation de 1976.

Après-guerre, les services de la Météorologie de métropole et d'outre-mer sont unifiés par l'ordonnance n°45-2665 du 2 novembre 1945, avec la création du corps des ingénieurs de la météorologie (IM) et de celui d'ingénieurs des travaux de la météorologie (ITM), qui relèvent du ministère de l'Air. Le 21 novembre, la Météorologie, Office national depuis 1920, devient le service de la Météorologie nationale, toujours rattaché au ministère de l'Air. Elle acquerra le statut de direction le 31 août 1960, lors d'une réorganisation du SGAC.

Peu après, le 22 décembre, les attributions du ministre de l'Air en matière d'aviation civile sont transférées au ministre des Travaux publics et des Transports ; les services transférés par la même occasion sont la direction des Transports aériens, la direction des Installations et Travaux de l'air et le service de la Météorologie nationale, que dirige André Viaut.

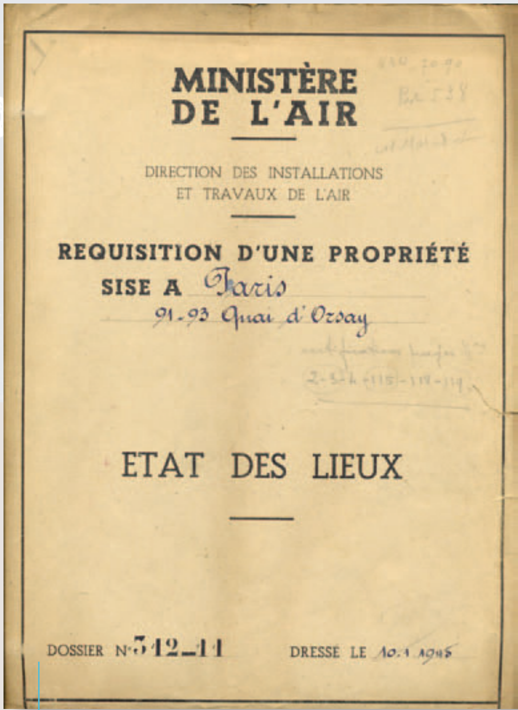
Pénurie de locaux

En 1945, la Météorologie nationale souffre d'une insuffisance de locaux. Elle est installée depuis 1887 dans une partie de l'ancien Hôtel des écuries de l'Alma, donnant sur la rue de l'Université ; André Viaut obtient en 1945 l'autorisation d'y occuper temporairement des espaces supplémentaires.

La Météorologie est également implantée au Fort de Saint-Cyr et à Trappes, mais elle ne dispose plus des locaux du Mont Valérien. Elle occupe par ailleurs des appartements réquisitionnés dans un immeuble d'habitation au 91-93, quai d'Orsay, c'est-à-dire à proximité de la rue de l'Université, de l'autre côté de l'actuelle place de la Résistance.

1. Travail déjà entrepris par M. Wehrlé à Vichy et qui déboucha sur une loi du 16 mars 1944 publiée au J.O. du 1er juillet 1944.

L'immeuble du 93-95, quai d'Orsay en 1947.



MINISTÈRE
DE L'AIR

DIRECTION DES INSTALLATIONS
ET TRAVAUX DE L'AIR

REQUISITION D'UNE PROPRIÉTÉ
SISE A Paris
91-93 Quai d'Orsay

ETAT DES LIEUX

DOSSIER N° 342-44 DRESSE LE 10.1.1945

Les réquisitions au 93-95, quai d'Orsay, entreprises par les Allemands en 1943, furent poursuivies jusqu'en 1948.

Cécile Desprairies, dans *Paris et la collaboration* (Seuil, 2009) précise que deux appartements furent réquisitionnés le 11 février 1944 dans le bâtiment « à l'architecture hérissée », du 91-93, quai d'Orsay, construit en 1930 par Léon Azéma ; elle fait par ailleurs mention d'une demande de restitution officielle de 17 appartements le 20 novembre 1944. En fait, les réquisitions allemandes dans l'immeuble, qui abritait à la fois des logements et des institutions, notamment un service des pensions, avaient débuté au printemps 1943[1]. Les réquisitions furent reconduites annuellement jusqu'en 1948, dans l'attente de la construction des nouveaux locaux du quai Branly et de l'avenue Rapp ; mais depuis 1945 elles ne portaient plus que sur les parties de l'immeuble occupées avant-guerre par des institutions.

L'urgence impose de recourir à une solution fréquente après-guerre : le logement dans des locaux provisoires. Un ensemble de baraques est installé derrière l'immeuble de la rue de l'Université. Elles seront démolies en 1950, après la construction des nouveaux bâtiments de l'avenue Rapp et du quai Branly.

A l'Alma avant 1950

J'ai débuté à la climatologie en juin 1945, comme auxiliaire, dans l'immeuble du quai d'Orsay - au 93 - qui avait été réquisitionné par les Allemands. Je n'avais pas encore 18 ans. La météo occupait le rez-de-chaussée, le 1er, le 2e et le 3e étage. André Viaut et la direction étaient installés au 3e. Le chef de la clim était Joseph Sanson et mon chef direct Louis Guillou, un capitaine de l'armée de l'Air. J'ai travaillé à la saisie des observations météo, on était 3 ou 4. Les bureaux étaient installés dans de grands appartements. A l'époque, les bâtiments de l'avenue Rapp et du quai Branly n'existaient pas encore, je me souviens d'un terrain en herbe avec des barrières en bois vertes. Je ne voyais pas bien mon avenir à la clim, c'était un travail de météo. J'ai voulu changer, et j'ai été affectée au centre administratif, dans les baraques de la rue de l'Université. A l'époque, je faisais du basket, on s'entraînait sur un stade tout à côté des baraques, il a disparu lorsqu'on a construit les bâtiments de l'INSEE.

Un cadre administratif, Charles Lambert, proposait à ceux qui le souhaitaient de leur donner des cours de droit administratif et surtout de finances publiques. C'était une chance, et je l'ai saisie. Par la suite, je me suis inscrite à des stages organisés par l'Aviation civile, puis à des stages d'économie politique, aux Finances. Je me suis spécialisée dans ce domaine, j'ai passé des concours et j'ai pu occuper des postes très intéressants. Mais je n'ai jamais oublié cette chance d'évoluer qui m'a été offerte à mes débuts à la météo.

Hélène Larroucau, témoignage recueilli en août 2011.

1. *« Au printemps 1943, à l'occasion du transfert à Paris de la station centrale de Lyon, le météorologiste allemand chargé du contrôle des éléments de l'ONM stationnés à Paris insista vivement auprès du directeur de l'ONM pour qu'il intervienne auprès de la Guerre en vue d'obtenir la réquisition au profit de l'ONM d'un immeuble situé quai d'Orsay où étaient installés des services des pensions. Satisfaction put être donnée au météorologiste allemand. En retour le directeur de l'ONM obtenait de ce dernier qu'il entreprit une démarche énergique auprès des services allemands du travail obligatoire afin que les météorologistes français, dont la majeure partie ne participait cependant à aucun travail d'exploitation, fussent maintenus sur place. C'est grâce à cette action et aux résultats qu'elle obtint que tous les agents de l'ONM demeurèrent à leur poste jusqu'à la fin.»* Philippe Wehrlé, directeur de l'ONM, revue *La Météorologie*.

Le palais de l'Alma. Au fond, le 7, quai Branly, dont le rez-de-chaussée hébergea de 1949 à 2011 des services de la Météorologie.

Le palais de l'Alma

A l'origine Hôtel des écuries de Napoléon III, le palais de l'Alma est contigu au musée du quai Branly, presque en face du pont de l'Alma qui tire également son nom de la bataille de l'Alma en Crimée (1854).

Il est situé à l'emplacement de l'ancienne île Maquerelle, formée de plusieurs îlots réunis, nommée par la suite île des Cygnes[1] et réunie à la rive gauche en deux temps (vers 1780 et en 1812) par comblement du bras de Seine.

Il fut construit entre 1861 et 1864 par l'architecte Jacques-Martin Tétaz dans le but d'en faire de nouvelles écuries pour la Maison de l'Empereur (Napoléon III), et d'y loger le personnel en charge de celles-ci, d'où son nom d'*Hôtel des écuries de l'Alma*. Il fut rattaché à la Présidence de la République après 1871 et appelé dès lors *palais de l'Alma*.

Le palais occupe un vaste quadrilatère compris entre le quai Branly, l'avenue Rapp et la rue de l'Université. Bordé à l'est par les bâtiments construits après-guerre pour les besoins de la Météorologie nationale et à l'ouest par le musée du quai Branly, il est composé de plusieurs corps de bâtiments entourant une large cour centrale, d'une cour annexe et d'un jardin côté sud.

Les services de la Météorologie occupèrent dès 1887 une partie du palais donnant sur la rue de l'Université, puis, à partir de 1949, le rez-de-chaussée de l'aile est. Les locaux de la rue de l'Université, mis en péril par des inondations successives, furent démolis en 1975 ; mais jusqu'à son départ pour Saint- Mandé en octobre 2011, Météo-France occupait toujours le rez-de-chaussée de l'aile est.

La partie nord de l'aile ouest abrite depuis 1952 le Conseil supérieur de la magistrature. Les autres locaux sont affectés à différents services de la Présidence de la République, dont celui de la correspondance qui emploie plus d'une centaine de personnes. Le palais abrite également la galerie des cadeaux présidentiels ainsi que des appartements de fonction attribués aux proches collaborateurs du chef de l'Etat. Le bâtiment a été classé monument historique en 2002.

1. A ne pas confondre avec l'actuelle île aux Cygnes, construction artificielle plus récente et plus en aval..

Plus chaud l'été, plus froid l'hiver

Les locaux de la Météorologie nationale, de l'établissement central, de l'établissement d'études et de recherches météorologiques sont prévus rassemblés à côté de l'ancien ONM, dans un vaste immeuble actuellement en projet et dont les annexes comporteront ateliers et magasins.

C'est là une œuvre de longue haleine. En attendant sa réalisation, il a fallu vivre et avoir recours à des baraquements provisoires. Le baraquement n'est donc pas l'exclusivité de la province. La levée progressive des réquisitions dans Paris, l'absence de locaux ont conduit la direction à prévoir pour décongestionner le vieil immeuble de la rue de l'Université un ensemble de baraques du type bien connu de l'armée de l'Air 31,60 x 10,10 m avec couloir central. Elles ont été divisées de part et d'autre du couloir en 16 ou 14 bureaux avec WC et lavabos.

Les provinciaux venant à Paris pourront voir sous peu leurs collègues logés le long du quai Branly dans ces baraques. Service administratif, œuvres sociales, médecin, salle de cours, dessin, certains bureaux de l'enseignement et de l'EERM, personnel militaire, écoutes radio-trans. […] Evidemment le personnel n'a pas abandonné sans quelque regret les bureaux de l'ancien immeuble. Il fait plus chaud l'été, plus froid l'hiver dans les baraques, mais tous les efforts seront faits pour améliorer l'habitabilité des installations nouvelles où par contre le personnel est au large et travaille mieux.

Paul Bruyère, ingénieur météo, *Bulletin d'information de la Météorologie nationale*, juin 1946.

Les baraques érigées après-guerre rue de l'Université et démolies en 1950.

Extrait du plan de l'exposition universelle de 1900. L'emplacement du commissariat général est celui où les bâtiments de la Météorologie seront construits après la deuxième guerre mondiale.

En mauve, la cité administrative des Finances, 29-53, quai Branly et 198-224, rue de l'Université, emplacement du futur musée du quai Branly.

Une cité pour la Météorologie

La Météorologie nationale est évidemment intéressée par la parcelle contiguë au palais de l'Alma et délimitée par le quai Branly, l'avenue Rapp et la rue de l'Université. Après de laborieuses négociations, la météo est préférée à d'autres Administrations, notamment aux services de la radiodiffusion, et le terrain lui est affecté par décret du 14 février 1947.

Cette parcelle relevait du patrimoine des Beaux Arts. En 1900, elle accueillit le commissariat général de l'exposition universelle ; pour l'exposition internationale de 1937, ce fut le tour du pavillon des arts décoratifs.

Tandis que des baraques sont installées entre la rue de l'Université et le quai Branly, à l'ouest du palais de l'Alma, la construction de nouveaux locaux est entreprise sur le terrain désormais affecté à la Météorologie, au coin du quai Branly et de l'avenue Rapp. La commission centrale de contrôle des opérations immobilières et de regroupement des locaux administratifs a donné son accord à l'opération lors de ses réunions d'octobre et novembre 1946. L'architecte choisi est Jacques Barge, qui avait imaginé avant-guerre le projet d'Institut national météorologique au Mont Valérien.

Les travaux du premier bâtiment, celui qui ouvre sur le quai Branly, débutent le 15 juin 1947. La direction générale et celle de l'établissement d'études et de recherches météorologiques (EERM) s'y installent dès le 31 mars 1948 ; l'immeuble est inauguré le 15 avril.

Ce même mois d'avril intervient l'échange d'une partie du terrain sur lequel avaient été élevées les baraques provisoires contre le rez-de-chaussée de l'aile est du palais de l'Alma, occupé jusque là par l'Institut national de la statistique et des études économiques [1] et qui donne sur le terrain où vont être érigés les nouveaux bâtiments de la Météorologie.

Les locaux ainsi récupérés sont utilisés par la météo à partir d'octobre 1949, tandis qu'une cité administrative des Finances est édifiée entre l'aile ouest du palais de l'Alma et les immeubles qui bordent l'avenue de la Bourdonnais. Les baraques de la météo sont démontées à cette occasion. Dans les années cinquante, la cité abrite le secrétariat d'Etat aux Affaires économiques, la direction générale de l'INSEE et le service central des enquêtes économiques ; dans les années soixante-dix, 1 000 personnes des Finances y exercent leur activité. Le départ programmé de l'INSEE pour Malakoff, effectif en 1975, devait s'accompagner de l'arrivée de 3 000 personnes supplémentaires ; mais le projet de reconstruction des bâtiments abandonnés par l'INSEE, trop onéreux, n'aboutira pas. Entre 1975 et 1991, la cité accueille d'autres services, y compris extérieurs aux Finances, jusqu'à l'abandon du site, où sera par la suite édifié le musée du quai Branly.

1. La direction de la Statistique générale de France s'était installée en 1888 au palais de l'Alma, 97, quai d'Orsay. La partie du quai comprise entre le pont de l'Alma et le Champ-de-Mars fut rebaptisée *quai Branly* en 1941.

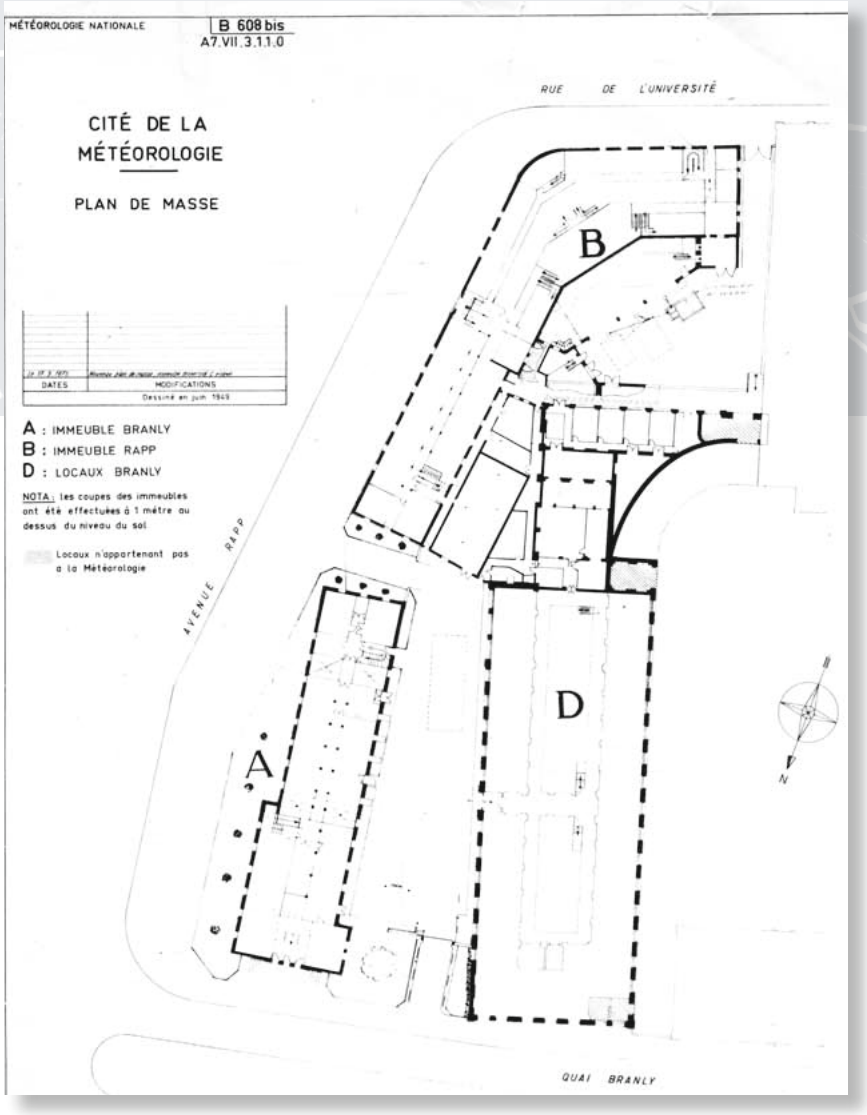
Sommaire

LE MINISTÈRE DES FINANCES PROJETTE DE CONSTRUIRE 75 000 MÈTRES CARRÉS DE BUREAUX PRÈS DE LA TOUR EIFFEL

Quelle crédibilité accorder au plan d'occupation des sols de Paris, en cours d'élaboration, si ce document est transgressé par le gouvernement lui-même. Il se confirme en effet que M. Giscard d'Estaing, ministre de l'économie et des finances, a l'intention de faire construire un ensemble de bureaux dans le septième arrondissement, en bordure de Seine, au pied de la tour Eiffel, sur le terrain actuellement occupé par l'Institut national de la statistique (INSEE), bordé par le quai Branly, l'avenue La Bourdonnais et la rue de l'Université. L'INSEE est en instance de transfert à Malakoff.

Sur ce terrain appartenant à l'administration seraient édifiés, sur neuf étages, 75 000 mètres carrés de bureaux. Un tel projet est en contradiction flagrante avec les prévisions du plan d'occupation des sols (« le Monde » du 27 juin), qui prévoit dans ce secteur dit « d'habitat prioritaire », un coefficient d'occupation du sol très faible (1 mètre carré constructible pour 1 mètre carré de terrain). Il remet en cause un autre projet gouvernemental, qui était d'utiliser ce terrain, ainsi que le terrain annexe occupé par la Météorologie nationale et des services de la présidence de la République pour y édifier un « palais de la Communauté européenne ».

Le Monde, 1er novembre 1973. Ce projet resta sans suite.



Le deuxième des nouveaux bâtiments de la Météorologie, qui ouvre sur l'avenue Rapp, est inauguré le 1er avril 1950. Il accueille le service météorologique de métropole et d'Afrique du Nord (SMMA). Sa construction a fait l'objet d'études poussées : il doit en effet recevoir un central télégraphique doté de la commutation électronique, un central téléphonique assurant la commutation du réseau météorologique spécialisé, un centre d'écoutes radioélectriques et un service central de prévision fonctionnant en permanence. Ce bâtiment sera pourvu d'un troisième étage en 1960 pour abriter le premier calculateur électronique de la Météo, le KL 901.

Ainsi, en 1950, quatre bâtiments constituent ainsi ce que l'on a parfois appelé la *cité de la Météorologie* :

- le 1, quai Branly (2 656 m^2), abritant la direction générale ainsi que la direction de l'EERM ;
- le 2, avenue Rapp (5 466 m^2), affecté au SMMA (prévisions, climatologie, transmissions et calculateur électronique de la Météorologie à partir de 1961) ;
- le 196[1], rue de l'Université (3 670 m^2), où sont logés le centre administratif (CAM), le centre technique et du matériel (CTM) et des bureaux de l'EERM ;
- le 7, quai Branly[2] (2 104 m^2) (aile est du palais de l'Alma), comportant des bureaux, des laboratoires et des ateliers appartenant à différents services : la climatologie, les transmissions, l'EERM, le laboratoire de physique de l'atmosphère et le centre de recherches et d'études océanographiques, le service de la météorologie d'outre-mer. Le bâtiment héberge aussi l'échelon central du groupement aérien du SGACC, dont les avions sont

1. La partie de la rue de l'Université comprise entre le n° 152 et l'allée Paul Deschanel a été renumérotée par arrêté du 15 mai 1931 : le 176 est devenu le 196.
2. Si l'on se réfère aux annuaires du SGAC, la direction de la Météorologie nationale ne semble pas avoir fait usage de l'adresse postale du 7, quai Branly.

Sommaire

1949. Le bâtiment de l'avenue Rapp en construction.

basés au Bourget et à Guyancourt[1], ainsi que le contrôle en vol. Ce dernier rejoint la cité de la Convention vers 1956-1957, suivi en 1959 par le groupement aérien devenu entre-temps le service des Transports et du Travail aérien. Le SGACC attribue alors les locaux libérés au service de l'Information aéronautique, au grand mécontentement d'André Viaut, qui estime que ces locaux doivent revenir à la météo.

Quant aux appartements réquisitionnés au 91-93, quai d'Orsay, ils ont été libérés en 1948, dès que le bâtiment du 1 quai Branly a été terminé. En revanche, un nouveau terrain est affecté à la météo, par décret d'occupation temporaire, pour cinq ans à compter de janvier 1947 ; situé avenue Franco-Russe, à proximité immédiate du palais de l'Alma, il va permettre l'érection d'un hangar qui abritera le magasin central jusqu'en 1952, année de son transfert à Trappes.

A gauche les nouveaux bâtiments de l'avenue Rapp et du quai Branly, à droite l'aile est du palais de l'Alma.

1. *Les ailes d'une administration, le groupement aérien du SGACC*, 1945-1973, Vital Ferry et Pierre Lauroua, BLEU CIEL Editions, 2011.

Du 1er étage de la tour Eiffel on distingue le palais de l'Alma, flanqué en arc de cercle des bâtiments construits après-guerre quai Branly et avenue Rapp.

Salle de la prévision générale vers 1950.

Jacques Crozzoli s'engage dans la Marine pour la durée de la guerre sous un faux nom en majorant son âge de deux ans. Démobilisé le 25 novembre 1945, jour de ses 17 ans, il est recruté en 1946 en qualité de radiotélégraphiste par l'armée américaine basée sur l'aéroport d'Orly. Il entre à la Météorologie nationale en 1948 comme télétypiste. Il s'oriente en 1955 vers une carrière administrative, qui le conduit successivement en Polynésie française puis à l'Institut de recherche des transports. Nommé administrateur civil en 1976, il dirige le bureau affaires juridiques et statuts de la DGAC, effectue sa mobilité à l'ASECNA et termine sa carrière à l'inspection générale. Pour le présent ouvrage, il a choisi d'évoquer ses débuts à la météo.

Les transmissions en 1950

Je fus recruté en 1948 comme télétypiste par la Météorologie nationale. Les transmissions étaient logées dans les vieux bâtiments des écuries impériales situées rue de l'Université. Le service s'effectuait de 7 heures à 19 heures, puis le lendemain de 19 heures à 7 heures, suivi d'un repos de 24 heures. Les équipes, composées d'une dizaine de personnes, se relayaient la nuit en deux parties à partir de minuit. Si nécessaire, chacun pouvait se faire remplacer par un membre d'une autre équipe.

Les horaires décalés des personnels des transmissions leur permettaient d'exercer d'autres activités. Il y avait là des étudiants, un architecte, deux artistes de cinéma dont un connu, un artiste peintre, devenu prix de Rome, un souteneur propriétaire d'une boîte de nuit à Pigalle et beaucoup d'autres métiers, surtout manuels… ou encore des passionnés, comme ce fidèle de Charles Trenet, qui pouvaient se consacrer presque entièrement à leur hobby. L'ambiance solidaire et amicale des personnels des transmissions se traduisait par toutes sortes de troc, d'échanges, de farces, de pièges. Comme c'était très mal rémunéré, pour ma part, j'ai accepté de nombreux remplacements payés lorsque cela m'était proposé par des collègues.

Une fois le bâtiment de l'avenue Rapp construit, les habitudes s'adaptèrent aux dimensions du local : c'est ainsi que Jean Bessemoulin, le directeur, découvrit, lors d'une inspection tardive des lieux, des personnes pariant des fausses pièces de monnaie sur le tapis vert d'une roulette, une autre vendant des boissons fraîches, d'autres encore jouant au poker dans des bureaux inoccupés.

J'ai quitté les transmissions de l'avenue Rapp en 1955 pour rejoindre les vieux bâtiments de la rue de l'Université, suite à un concours administratif. Une image m'est restée de cette époque : celle d'une employée de la comptabilité matière qui entrait sur une fiche un nouveau matériel, tamponnait et signait la facture, puis remplissait la colonne réservée à la sortie d'inventaire, inscrivait un zéro dans la colonne "existant" et… reprenait l'éboutage de ses haricots verts.

Jacques Crozzoli, janvier 2012.

L'observatoire de Trappes vers 1948.

Le centre de recherches de Magny-les-Hameaux sous la neige dans les années 1970.

La Météorologie autour de Paris

Après-guerre, la Météorologie dispose de quatre autres implantations en région parisienne : Trappes, le Fort de Saint-Cyr, Magny-les-Hameaux et Brétigny-sur-Orge.

Trappes, c'est tout d'abord l'observatoire privé de météorologie dynamique créé en 1893 par Léon Teisserenc de Bort. Les installations sont complétées après-guerre par un centre d'exploitation du radiosondage. A partir de 1968, Trappes accueille par étapes les services du centre technique et du matériel installés rue de l'Université.

Le Fort de Saint-Cyr, à Bois d'Arcy, est le centre d'instruction des météorologistes militaires depuis 1916. L'enseignement de la météorologie aux civils était dispensé au Mont Valérien entre les deux guerres. Après-guerre, la très éphémère école de la météorologie installée à Rennes en septembre 1944 est remplacée en octobre par un centre d'instruction installé à Paris puis au Fort de Saint-Cyr. Un décret du 19 juillet 1948 crée l'Ecole nationale de la météorologie : elle reste au Fort jusqu'en 1982, année de son transfert à Toulouse, dans le quartier du Mirail.

Il est par ailleurs nécessaire de disposer d'un nouveau centre de recherches météorologiques susceptible d'accueillir des personnels provisoirement hébergés à Trappes et de servir à l'application de l'enseignement des futurs ingénieurs de la météorologie. Des bâtiments sont construits à cet effet sur un terrain acquis en 1949 à Magny-les-Hameaux et inaugurés le 18 avril 1952. L'EERM y installe un centre de recherches expérimentales et instrumentales, rebaptisé dans les années soixante-dix groupement de météorologie instrumentale.

L'EERM dispose d'une autre implantation en région parisienne, le centre aérien d'études météorologiques, devenu en 1980 le centre d'aviation météorologique, basé à Brétigny-sur-Orge sur le terrain du centre d'essais en vol (CEV).

Un Goéland du centre aérien d'études météorologiques de Brétigny en 1948.

Brétigny, 1948. Préparation au sol de la bombe à neige. Marcel Veber et Jacques Prieur.

Marrakech, 1955. Briefing météo de quatre pilotes par le prévisionniste Anicet Le Pors (à gauche).

Anicet Le Pors

Un météo au tournant des années 1950-1960

Né en 1931, recruté comme ingénieur des travaux de la météorologie, Anicet Le Pors est prévisionniste au Maroc de 1953 à 1957 puis au service météorologique de métropole et d'Afrique du Nord de 1957 à 1965. Docteur d'Etat ès sciences économiques, il est nommé chargé de mission puis chef du bureau de l'industrie à la direction de la prévision du ministère de l'Economie et des Finances. Il dirige ensuite la mission interministérielle « immigration et développement économique et social » et enseigne à l' Université de Paris XIII, puis à l' École supérieure des sciences économiques et commerciales. Elu sénateur des Hauts-de-Seine en 1977, il est ministre de la Fonction publique et des Réformes administratives de 1981 à 1984 puis conseiller d'Etat. Conseiller général des Hauts-de-Seine de 1985 à 1998, membre du Haut Conseil à l'intégration de 1990 à 1993, il est président de section à la Cour nationale du droit d'asile depuis 2000 et président de l'Association française des juges de l'asile. Anicet Le Pors évoque ici les premières années de sa vie professionnelle.

Au lendemain de la deuxième guerre mondiale, la Météorologie nationale se dégage de l'armée de l'Air, mais concentre encore l'essentiel de son activité sur la protection de la navigation aérienne, ce qui nourrit un complexe professionnel des météos, plus spéculatifs, vis-à-vis des contrôleurs, plus directement opérationnels. La formation, très spartiate, se déroule en internat au Fort de Saint-Cyr. La Météorologie nationale pourvoit alors les différents centres météo de l'Union française, en métropole et outre-mer.

C'est ainsi qu'en 1953 je me suis retrouvé prévisionniste au Maroc, alors protectorat français, à Marrakech, sur la base aérienne 707 de l'armée de l'Air française qui formait des pilotes de chasse ; mon frère y fit sa formation. La station météo ne comptait que six à sept ingénieurs, techniciens et appelés du service militaire. Le seul Marocain, le sympathique Ahmed, était préposé à l'entretien de la station. Comme dans la plupart des stations météo, les relations professionnelles et familiales étaient fraternelles mais peu ouvertes sur la société marocaine. Je m'en suis assez rapidement rendu compte, ce qui m'a conduit à prendre une chambre dans la médina, près de la porte Bab Dukkala. Le téléphone et le télétype étaient les instruments de base de l'exploitation météorologique. Marrakech, station principale, collectait les observations des stations environnantes (Agadir, Ouarzazate, Safi) et effectuait des sondages atmosphériques par ballons gonflés à l'hydrogène, suivis au théodolite, ce qui exigeait une agilité visuelle que mes quelques tentatives m'ont dissuadé d'acquérir. La finalité du travail de la station était principalement la protection aéronautique de l'espace aérien de la BA 707, mais aussi des vols sur le nord Maroc, voire sur Paris via Casablanca. Accessoirement, nous participions aux actions de lutte contre les vols de sauterelles qui dévastaient les cultures, à la prévision des tempêtes de sable et à la survenance des premières pluies d'orage de la fin de l'été, lorsqu'elles parvenaient enfin, après des semaines de canicule, à atteindre le sol. Je me souviens encore des senteurs qui montaient de la terre sevrée d'eau pendant des mois. Le chef de la station météo d'Agadir, Albert Cotte, s'efforçait de provoquer la pluie avant l'heure par ensemencement d'eau en altitude des cumulonimbus qui se développaient sur le Haut Atlas, mais il n'a jamais pu prouver que sa méthode lui avait permis de recueillir en bas plus d'eau qu'il n'en avait versé en haut…

Outre la beauté de la région que je me reproche encore aujourd'hui de ne pas avoir suffisamment explorée, je garde de ce moment marocain une forte empreinte. La vie culturelle y était intense, animée notamment par l'Alliance française. Les prémices du mouvement vers l'indépendance du Maroc interpellaient les Français sur place, mais de façon fort différente selon qu'ils étaient colons ou fonctionnaires. J'ai beaucoup investi pour ma part durant cette période, mais dans un certain désordre : catéchisme aux enfants de la colonie française, lectures croisées de Teilhard de Chardin et de Marx, acquisition d'une première année de droit, militantisme au sein du mouvement Conscience française favorable à l'indépendance, adhésion à la CGT… Tout cela provoquait entre collègues de vifs débats, mais qui n'ont jamais dégénéré.

L'ambiance au centre météorologique régional de Casablanca où je fus affecté début 1956 était tout autre. Il était installé au sein de l'aéroport du camp Cazes. Les météos et leurs familles vivaient dans une cité toute proche et constituaient une colonie nombreuse, à la fois proche et concurrente de celle des contrôleurs de la navigation aérienne. Le travail de protection météo des vols avait recours à des techniques plus élaborées, fondées sur des modèles de prévision dont la conception se développait aux niveaux national et international. Une personnalité dominait le petit monde des météorologistes de Casablanca et même du

Sommaire

Maroc : Henri-Robert Cazale, de par ses qualités professionnelles (il fut un précurseur de la météo maritime), ses engagements syndicaux, politiques et sa culture. Il terminera sa carrière comme directeur de la région météorologique sud-ouest.

La hiérarchie administrative était aussi plus sensible à Casablanca et, corrélativement, l'action syndicale (la plupart des météos étaient syndiqués). Celle-ci trouvait sa principale justification dans l'incertitude qui marquait la situation des personnels après l'accès à l'indépendance du Maroc. Certains voulaient rester, d'autres s'interrogeaient surtout sur leur point de chute en métropole. Il y eut de nombreuses grèves avec occupation de l'aéroport et des pistes. Finalement presque tout le monde fut rapatrié courant 1957-1958.

C'est ainsi que je me suis retrouvé dans les services centraux de la Météorologie nationale du quai Branly à Paris (entrée au 2, avenue Rapp), affecté au service de l'aérologie. Cette nouvelle situation me convenait parfaitement, car je retrouvais en métropole des possibilités de vie accrues. Au plan professionnel tout d'abord, puisqu'il s'agissait de participer aux prévisions nationales, au moment où la modélisation faisait des progrès considérables ; où l'on passait des mécanographes aux informaticiens. Tous les jours, à 11 heures, les différents services techniques de prévision se réunissaient dans le grand espace du deuxième étage pour échanger leurs conclusions sur les différentes évolutions possibles de la situation météorologique. Souvent avec prudence et modestie, quelquefois avec une certaine audace de la part de passionnés de météo, tel René Mayençon, toujours à l'affût de l'élément singulier susceptible d'annoncer un changement. Dans le même sens, avec beaucoup d'humour, le directeur de la Météo d'alors, Jean Bessemoulin, avait, dans une NIT (note d'information technique) démontré, statistiques à l'appui, que dans certaines circonstances, la météo se tromperait moins en… reconduisant systématiquement le temps d'aujourd'hui pour demain, plutôt qu'en tentant de prévoir[1]. De nombreuses autres figures ont marqué cette époque : André Viaut, premier directeur de la Météorologie nationale, qui s'était illustré dans la prévision du vol de Costes et Bellonte et avait révélé la forme en "virgule" des perturbations ; le colonel Chabod, directeur du personnel et l'un des derniers représentants de la météo militaire ; Robert Pône, un scientifique de haut niveau, aussi novateur que modeste ; Roger Mittner, directeur lui aussi, mais tourmenté entre ses affinités post-Libération et son souci d'asseoir son autorité administrative ; Jean Labrousse, mon camarade et mon ami, fonctionnaire pleinement citoyen, qui sera nommé directeur de la Météorologie nationale en 1982. Il y avait aussi de fortes personnalités syndicales qui bénéficiaient à l'époque d'une grande influence. Pour la CGT : Maurice Laporte (à qui je dois beaucoup de ma formation militante), Paul Bonnet, Michel Ledoux…

Pour la CFDT : Daniel Van der Elst, Joseph Marchini… Pour Force ouvrière : Raymond Jalu, Jean Morant, Georges Nicod auquel me lie encore aujourd'hui une fidèle amitié.

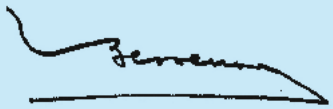
Travailler à la météo offrait à l'époque une facilité non négligeable : en service continu, l'emploi du temps comportait un travail de douze heures de jour suivi, le lendemain, de douze heures de travail de nuit, puis de deux jours de repos. Ainsi, sur quatre jours, une seule journée était occupée, ce qui laissait beaucoup de disponibilité pour des activités diverses. Plusieurs occupaient ce temps libre par des activités culturelles, il y avait beaucoup de peintres et de poètes à la météo. D'autres, parmi lesquels je figurais, consacraient ce temps à des activités associatives, syndicales ou politiques, très vivantes et occasion de vigoureuses confrontations. D'autres encore, ce fut également mon cas, reprenaient des études : Georges Champollion qui travaillait avec moi à l'aérologie, a ainsi pu faire des études complètes de médecine avant de s'installer en libéral à Rennes. En ce qui me concerne, confondant mes préoccupations politiques, le souci de l'efficacité syndicale (c'était l'époque du IVe plan, de la planification "à la française", "ardente obligation" pour le général de Gaulle), et le sentiment vague que j'avais épuisé les plaisirs du travail à la Météorologie, j'ai validé mon année de droit dans un cursus de sciences économiques aboutissant à un diplôme d'études supérieures avec un mémoire intitulé "Aléas météorologiques et développement planifié", puis à une thèse de doctorat d'État après être passé, en 1965, de la prévision météorologique… à la prévision économique au sein de la direction de la Prévision du ministère de l'Économie et des Finances.

Ce parcours individuel parallèle, voire dissident, n'a pourtant pas été sans incidence sur la Météorologie. C'est ainsi qu'après des vacances passées en République démocratique allemande (RDA) en 1964, où j'avais vu à la télévision la présentation de la météo, j'en ai informé le directeur d'alors, Roger Mittner, en l'engageant vivement à en faire application en France, ce qui interviendra peu après. C'est aussi le moment où les quotidiens entreprennent de créer des rubriques météo (je prendrai l'initiative de celle introduite de façon fort artisanale dans *L'Humanité*). Soucieux de diversifier les activités météorologiques que je trouvais beaucoup trop confinées dans la navigation aérienne, j'ai imaginé la création d'un fonds de concours qui serait chargé de recueillir des recettes provenant de services de la Météorologie à d'autres branches de l'économie. Enfin, j'ai fait déposer à l'Assemblée nationale et au Sénat une proposition de loi relative à une réforme de la Météorologie nationale[2]. Je fus reçu par Jacques Duclos, président du groupe communiste à la Haute assemblée : il m'accueillit, avec la faconde qui fit sa réputation, par ces mots, dont je ne sus que plus tard qu'ils étaient démarqués d'un vers de Cyrano de Bergerac : *"La météo ! Ah oui, c'est bien plus beau lorsque c'est inutile !"* Il s'empressa, néanmoins, de déposer la proposition de loi. ”

Janvier 2012.

1. Pendant les périodes longues de temps stable, les prévisionnistes ont tendance à annoncer à plusieurs reprises un changement qui ne se produit qu'à la fin, tandis qu'en reconduisant le temps qu'il fait on ne se trompe qu'au moment du changement.
2. Proposition de loi tendant 1° à l'établissement d'un statut du service météorologique français, 2° au développement de l'assistance et de la recherche météorologique en France (Assemblée nationale, n° 1354, séance du 7 mai 1965).

Sommaire



Jean BESSEMOULIN,
Directeur de la Météorologie nationale.

Jean Bessemoulin (1913-1983)

Astronome stagiaire à l'observatoire de Meudon en 1933. Formation de météorologiste au service militaire. Entre ensuite à l'ONM comme ingénieur. Chargé de la station météorologique de Nancy en 1937. A la tête de la 3e station météorologique de l'Armée, en Lorraine, en 1939, jusqu'à la démobilisation. Ouvre une nouvelle station météorologique à Clermont-Ferrand en octobre 1940. Prend début 1942 la direction de la région météorologique Sud-Est. S'implique dans le groupement de résistance *Ceux de la Libération* dont il deviendra le secrétaire général en juillet 1943. Rejoint le service central à Paris en novembre 1942, après l'invasion de la zone libre. Passe à la clandestinité en mars 1944. Participe avec André Viaut à la mise en place du service de la Météorologie nationale après-guerre et devient chef du service de la prévision. Directeur adjoint du service météorologique métropolitain de 1961 à 1964. Succède à André Viaut en 1964 et dirige la Météorologie nationale jusqu'en 1976. Membre du comité exécutif puis vice-président de l'Organisation météorologique mondiale.

André Viaut, Victor Marc, chef du CTM et Jean Bessemoulin.

De l'Alma à Boulogne

Les remblais qui supportent la partie sud du palais de l'Alma bordant la rue de l'Université, siège successif du BCM, puis de l'ONM et de la Météorologie nationale, ont été affectés par les inondations successives de 1910, 1924 et 1955. Un étayage est réalisé en janvier 1956 ; la reprise en sous-œuvre et la remise en état des locaux sont effectuées entre mai 1958 et mars 1959 et la Météorologie demeure dans les lieux.

Mais ces bâtiments sont vétustes et leur remise en état, onéreuse bien que techniquement possible, fait l'objet de désaccords. Elle incomberait à l'Education nationale, affectataire historique du palais, qui ne veut pas financer. Par ailleurs la préfecture de la Seine refuse les travaux de consolidation au motif que l'immeuble est frappé d'alignement depuis 1956. Finalement, la Présidence de la République demande courant 1973 à la Météorologie d'évacuer les locaux pour le 30 septembre, ainsi d'ailleurs que ceux du 7, quai Branly.

La Météorologie prend alors en location à Boulogne-Billancourt (92), un immeuble neuf de sept étages (6 000 m^2) au 73-77 de la rue de Sèvres pour y loger la direction générale, le centre administratif ainsi que les directions de l'EERM, de l'Ecole et du CTM. Quant aux services mêmes du CTM, ils ont déjà pour l'essentiel rejoint le site de Trappes[1]. Ne resteront à l'Alma que le SMM, les éléments de l'EERM en rapport étroit avec le calculateur électronique et une partie des moyens généraux du CTM. Les services transférés - à part la direction de l'Ecole, qui reste finalement avenue Rapp - emménagent par étapes à Boulogne entre août et novembre 1973. Fin 1974, le bureau des traitements du CAM est transféré rue Lecourbe dans le cadre de la création du bureau central de liquidation des traitements et salaires[2].

1. L'imprimerie a quitté l'Alma dès 1968. Les sous-sections photographie et dessin l'avaient précédée.
2. C'était en quelque sorte un retour en arrière ; la Météo, qui n'utilisait pas en totalité les heures de location du Gamma 30, avait pris en charge en 1967 la paye de ses personnels, jusqu'alors traitée par l'Aviation civile. Elle avait ainsi été l'une des premières Administrations à automatiser la paye.

Le nouveau siège de la Météorologie nationale, 73-77, rue de Sèvres à Boulogne-Billancourt.

Une spécificité météo, le centre administratif

Le centre administratif de la météorologie a pour vocation d'assurer le support administratif et financier de l'ensemble des services extérieurs de la météorologie, à l'exception de l'outre-mer. C'est là une organisation différente de celle de la DGAC, où chaque service extérieur exerce lui-même ce type de tâches. Le CAM est en fait un véritable service extérieur. En 1976, il gère 286 personnels administratifs (la gestion statutaire restant exercée par la DGAC) et les 262 ouvriers de l'établissement de la Météorologie. Le chef du CAM est l'ordonnateur secondaire unique pour l'ensemble des services de la Météorologie en métropole.

A l'origine, la Présidence de la République demandait à la Météorologie de libérer également les locaux du 7, quai Branly[2], mais elle y renonce finalement en septembre 1973. Les organisations syndicales de la météo, CGT, CGT-FO et CFDT, militent alors pour le maintien à l'Alma des personnels du centre administratif et de la direction de l'Ecole. Maurice Grimaud, secrétaire général à l'Aviation civile, se prononce finalement en faveur du maintien de l'Ecole à l'Alma mais confirme le départ du CAM pour Boulogne.

La météo à Toulouse ?

Si la location à Boulogne a été préférée à la construction de nouveaux bâtiments à Magny et Trappes, c'est en raison de la perspective du transfert de la météo à Toulouse. La *Note mensuelle d'information du SGAC* de janvier 1974, décrivant l'opération, précise ainsi qu'il s'agit *« de services qui ne doivent déménager à Toulouse que vers 1979-1980 et qui sont donc installés pour cinq ans environ. »*

Effectivement, le Gouvernement envisage à cette époque le transfert à Toulouse de l'ensemble des services de la Météorologie : une première étape en 1976-1977, avec le centre de calcul, le service central du SMM, l'EERM et l'Ecole ; la deuxième vers 1979-1980 avec le centre technique et la direction d'administration centrale. Resteraient en région parisienne un échelon léger de liaison avec l'administration centrale, un organisme de promotion commerciale ainsi qu'un organisme technique de réapprovisionnement et d'entretien des matériels pour les stations de la région parisienne, notamment Orly et Roissy.

Ils avaient fait les cartons

En 1973 j'étais régisseur de recettes pour l'ensemble de la météo, au centre administratif, 196, rue de l'Université, au 2e étage. Nous avons appris au dernier moment que nous allions partir à Boulogne. Nous n'étions pas d'accord, c'était loin, les personnels habitaient plutôt à l'est de Paris. Nous nous sommes réunis à la salle Navard, sans autorisation. Des météos des corps techniques étaient avec nous[1]*. Ce n'était pas organisé par le syndicat, c'est venu des gens. Nous étions en majorité des femmes. Nous sommes allés en délégation à Montparnasse, là aussi sans autorisation. MM. Mangenot et Collet ne comprenaient pas ce qui se passait ; nous avons expliqué notre problème, ils n'ont pas été très clairs. Nous nous sommes réunis à nouveau, DPAG a fait une note, nous un papier syndical. Nous avons même défilé de la météo jusqu'à l'avenue du parc de Passy, au ministère. Ça n'a servi à rien.*

Nous devions partir à Boulogne fin octobre. Nous avons refusé de préparer les cartons. Mais quand nous sommes revenues rue de l'Université, après la Toussaint, il n'y avait plus rien… ils avaient fait les cartons en notre absence et déménagé les bureaux en deux jours. Nous avons retrouvé tous nos dossiers, ils en avaient pris soin.

Hélène Larroucau, témoignage recueilli en août 2011.

1. Guy Larroucau, ingénieur des travaux de la météorologie honoraire, estime que le départ à Boulogne a *« cassé le lien entre techniques et administratifs »*. Il est vrai que les personnels mutés rue de Sèvres étaient en majorité administratifs et que les personnels techniques, en particulier ceux du service central d'exploitation, restaient à l'Alma. La proximité favorise la compréhension mutuelle, l'éloignement les idées préconçues.
2. Dans les années soixante, lorsque la Météorologie accueille son premier calculateur, le KL 901, au 2, avenue Rapp, presque tous les services de la climatologie sont regroupés dans le bâtiment du 7, quai Branly.

Sommaire

L'Ingénieur Général de la Météorologie
Directeur de la Météorologie

R MITTNER

Roger Mittner (1917-1994)

Ingénieur de la météorologie en 1945, chef prévisionniste en 1950, responsable des études techniques (aérologie et prévisions) en 1954, adjoint au chef de la division prévisions en 1958, directeur adjoint du service météorologique métropolitain en 1962 puis directeur en 1969. Directeur de la météorologie de 1976 à 1981.

Il en sera autrement. La première étape se limite à l'Ecole, installée au Fort de Saint-Cyr depuis l'après-guerre, et au groupement de météorologie instrumentale de Magny. La première tranche de travaux, concernant le restaurant et les résidences des élèves est lancée en février 1977 et la deuxième, concernant l'Ecole et les laboratoires de l'EERM, en décembre 1980. Le transfert s'opère à l'été 1982.

La deuxième étape concernera le SCEM (qui a succédé au SMM) et une partie de l'établissement de recherches, notamment le centre de recherches en météorologie dynamique (CRMD), délocalisés en 1991. Quant à la direction générale, elle restera parisienne, réintégrant après le départ du SCEM les bâtiments de l'Alma où elle séjournera près de vingt ans avant de rejoindre Saint-Mandé à l'automne 2011.

Sommaire

27 août 1977, Toulouse, pose de la première pierre de l'Ecole nationale de la météorologie. De gauche à droite Jean Salva, directeur départemental de l'Equipement, Raymond Marcuard, adjoint au directeur des Bases aériennes, Roger Mittner, directeur de la Météorologie, Jacques Seneca, ingénieur en chef de la météorologie, conseiller de direction, chargé du suivi du projet, Tony Roche, préfet de Haute-Garonne, Marcel Cavaillé, secrétariat d'Etat chargé des Transports et Raymond Barre, Premier ministre.

12 ans entre Paris et Toulouse

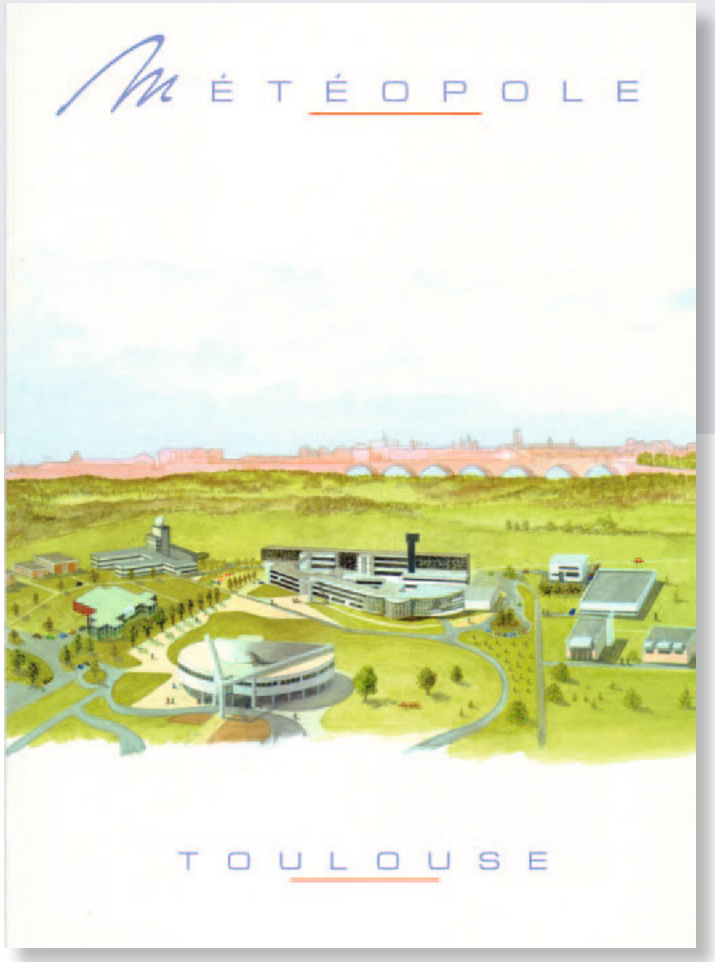
En juillet 1972 Pierre Messmer, tout nouveau Premier ministre, de passage à Toulouse, annonça le transfert dans la ville rose des services centraux de la Météorologie. Seraient concernées 1 500 personnes, à loger dans 150 000 m² de bureaux et installations diverses. La maîtrise d'ouvrage fut confiée à la DMN et à la direction des Bases aériennes, la conduite des études au STBA et la conduite des travaux à la DDE. Dès le mois de février, avant même la décision du Premier ministre, Jean Bessemoulin m'avait demandé de reprendre le dossier du remembrement des services de la météo au départ en retraite de Georges Mathieu.

Pierre Baudis, maire de Toulouse, offrit comme prévu 51 ha de terrains sur le site du Mirail. Le contrat de localisation passé avec la mairie ne fut signé que bien plus tard, en avril 1981. Les sociétés SERI (bureau d'études de la Régie Renault) puis SFICA établirent les programmes d'opération, négociés avec le ministère de l'Equipement et approuvés par la direction du Budget. Un concours d'architecture à deux niveaux fut organisé, dont le jury présidé par Jean Bessemoulin et Georges Meunier porta son choix sur le cabinet toulousain de René Viguier assisté de son fils Jean-Paul, la SETAB intervenant comme bureau d'études. La première phase de travaux concernait les VRD secondaires, l'Ecole, une partie de l'établissement de recherches, le restaurant et les espaces paysagers extérieurs. Anticipant sur le démarrage des travaux, Raymond Barre, Premier ministre, posa la première pierre le 27 août 1977.

Dès 1976, les aspects sociaux du transfert avaient justifié la création d'une mission spécifique, confiée à Patrick Brochet, ce qui me permit de me consacrer entièrement aux aspects immobiliers. Depuis le début des travaux je participais à Toulouse à des réunions hebdomadaires interservices, accompagné en particulier de Claude Maisonnier, du STBA ; j'étais par ailleurs secondé par Abel Warcoin.

Le transfert de l'ENM et du centre de recherches de Magny-les-Hameaux intervint à l'été 1982. On aurait pu penser que la deuxième phase suivrait sans tarder : il n'en fut rien, ni la DMN, ni l'Equipement, ni les Finances n'y voyaient d'urgence. Je rejoignis l'inspection générale en 1984, après 12 années de vie professionnelle consacrées à une activité atypique pour un météorologiste, mais qui m'avaient permis de côtoyer le "monde" des Travaux publics et d'apprécier son professionnalisme.

Jacques Seneca, septembre 2012.



La délocalisation de 1991

La décentralisation à Toulouse de l'ensemble des services de la Météorologie implantés à Paris et en région parisienne, envisagée au début des années soixante-dix, s'est limitée à l'Ecole et à une partie de l'établissement de recherches. La Cour des comptes n'a pas manqué d'observer que l'opération de regroupement de tous les services techniques centraux à Toulouse restait inachevée, que la dispersion des activités s'était aggravée et que les résultats obtenus rendaient le coût de l'opération excessif.

Peu après sa nomination en 1986 à la tête de la direction de la Météorologie nationale, André Lebeau décide de rouvrir le dossier et fait de la délocalisation sa priorité absolue. Pour ceux qui l'ont connu, l'épithète est superflue.

La décision est annoncée en 1987 pour un transfert à l'été 1991. Sont concernés le service central d'exploitation de la météorologie (SCEM) et les éléments de l'EERM restés à Paris, en particulier, le centre de recherches en météorologie dynamique, basé à l'Alma et qui suit le centre de calcul du SCEM. Le transfert de l'Ecole en 1982 portait sur 60 à 70 personnes : cette fois-ci, 400 agents sont impliqués. Le calendrier est respecté et le pari du basculement instantané de la chaîne de prévision est gagné.

La météo, nationale ou pas ? Service, ou direction ?

Les appellations ont varié au fil du temps. De quoi s'y perdre, d'autant que les chefs de service, à la météo comme à l'Aviation civile, préfèrent l'appellation de directeur et signent comme tels. En 1945, l'ONM laisse la place au service de la Météorologie nationale. En 1960, le décret réorganisant le SGAC en fait une direction, toujours de la Météorologie nationale, et c'est désormais à bon droit qu'André Viaut signe le directeur. En revanche, en 1976, lors de la séparation d'avec l'Aviation civile, si la météo reste direction, elle perd le qualificatif national. Elle le retrouve en 1986 et André Lebeau devient le dernier directeur de la Météorologie nationale.

Vingt ans après

Après le départ du SCEM, le rez-de-chaussée du 7, quai Branly est immédiatement occupé par le service central de la communication et de la commercialisation (S3C)[1]. André Lebeau redoute en effet que la Présidence de la République veuille reprendre les locaux. Les craintes du directeur général s'avèrent justifiées : l'Elysée s'attribuera la partie nord du rez-de-chaussée du 7, quai Branly, ce qui donnera lieu lors de la réfection des locaux à l'érection d'un mur longitudinal de séparation. Les météos n'auront plus de vue directe sur la cour intermédiaire du palais de l'Alma.

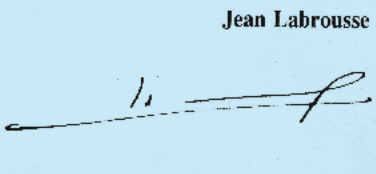
Les bâtiments de la cité de la Météorologie sont rénovés : le 2, avenue Rapp accueille en mars 1992 le service météorologique interrégional d'Ile-de-France Centre ; un restaurant est installé dans la salle de calcul construite en 1969 ; le 7, quai Branly est réhabilité et le S3C s'y réinstalle en septembre 1993, cette fois de façon durable ; enfin, à partir du mois de décembre, les services de la météo logés à Boulogne rejoignent les deux bâtiments de l'Alma construits après-guerre et remis au goût du jour. Au 2e étage du quai Branly, André Lebeau prend possession du bureau dont Jean Bessemoulin avait fermé la porte vingt ans auparavant.

Météo-France dispose désormais de deux sites principaux en région parisienne : Trappes et l'Alma[2] ; mais trois de ses composantes sont maintenant réunies à Toulouse, la formation, la recherche (avec le Centre national de recherches météorologiques, nouvelle appellation de l'EERM) et les activités opérationnelles.

D'autres services de la météo seront transférés à Toulouse par la suite : le centre d'aviation météorologique de Brétigny tout d'abord, en 2003, puis la direction des systèmes d'observations, qui a succédé au SETIM en 1999, avec un transfert par étapes, échelonné sur une dizaine d'années et achevé en juillet 2012.

1. Service créé le 15 septembre 1991, autant pour accueillir les personnels non volontaires des services transférés à Toulouse que pour renforcer la communication et les activités commerciales de Météo-France.
2. Il a cependant été nécessaire de louer à proximité, rue Elisée-Reclus, trois étages d'un immeuble pour loger différentes entités et notamment l'agence comptable.

Sommaire



Jean Labrousse (1932-2011)

Entre en classe préparatoire de l'École nationale supérieure d'électrotechnique et d'hydraulique de Toulouse (ENSEHT). Présente en 1952 le concours d'ingénieur des travaux météorologiques. Premier poste d'enseignant à l'École nationale de la météorologie. Affecté au Togo en 1957 comme chef du centre météorologique de Lomé. Reçu au concours d'ingénieur de la météorologie en 1960, prend la tête du Centre d'études et de traitement de l'information (CETI). Détaché en 1974 au Centre européen pour les prévisions météorologiques à moyen terme (Reading, Royaume-Uni), comme directeur des opérations puis directeur. Nommé directeur de la Météorologie en 1982, fonction qu'il exerce jusqu'en 1986. Rejoint ensuite le Conseil général des ponts et chaussées, puis l'Organisation météorologique mondiale (Genève) en tant que directeur du département de la recherche et du développement. Dirige de 1991 à 1993 le département Terre Océan Espace Environnement du ministère de la Recherche et de l'Espace, puis devient secrétaire scientifique au COST (Cadre intergouvernemental pour la coopération européenne en science et technologie), à Bruxelles. Chargé en 1997 au CGPC de la mise en place du secrétariat français pour la mise en œuvre des «actions conjointes», mécanisme créé par la convention cadre pour les changements climatiques.

Une modernisation sans précédent

Ces cinq années [1982-1986] *furent l'occasion d'une modernisation sans précédent de la DMN, au point de rendre l'institution définitivement visible et crédible aux yeux des gens de l'extérieur et d'en faire un véritable objet de fierté pour les agents y travaillant. Parmi les nombreux éléments de cette modernisation tous azimuts, on peut mettre en exergue l'observation de l'Atlantique nord, optimisée grâce au lancement d'un système de radiosondage embarqué sur des navires de commerce, la poussée sur les développements en prévision numérique* […] *ainsi que l'entrée dans l'ère de l'informatique de tous les services de la DMN.*

Jean-François Geleyn, Jean Pailleux et Jean Coiffier, ingénieurs météo, « Jean Labrousse nous a quittés », *La Météorologie*, n° 74, août 2011.

La science et l'humain

Jean Labrousse est nommé directeur de la Météorologie le 1er janvier 1982 en remplacement de Roger Mittner. Il définit ses principaux objectifs dans *SPG Information* de février.

« En premier lieu, je placerais la nécessité de développer un moyen de consultation efficace. Pour ce faire, un certain nombre de mécanismes existent, quelquefois non encore complètement mis en place. Il est indispensable, si tel est le cas, de les mettre pleinement en œuvre mais aussi, peut-être, de trouver d'autres moyens de concertations plus rapides.

La grande politique de décentralisation qui a été décidée par notre Gouvernement et par notre Assemblée nationale doit voir son application à la Météorologie. C'est certainement pour ma part la priorité la plus grande à donner à notre action.

Quelles que soient les améliorations permettant de compenser la pénibilité du travail en dehors des horaires normaux, elles ne seront jamais, à mon sens, que des palliatifs ; la seule solution qui paraisse bonne sur le plan humain est, semble-t-il, la diminution, par l'usage d'automatismes, du travail de nuit.

A condition que le concept de recherche soit pris au sens le plus général […], *l'effort entrepris par mes prédécesseurs dans ce domaine doit être accru. Ceci nécessite évidemment, en premier lieu, une redéfinition des objectifs afin que les axes de recherche et de développement soient cohérents avec ces objectifs.*

Enfin, je voudrais dire que ces années passées à l'étranger, à travailler, puis à diriger des météorologistes de toute l'Europe, m'ont permis de constater que notre potentiel, même s'il n'est pas en quantité ce que nous souhaiterions qu'il soit, est excellent en qualité. A nous, par une action commune, de l'utiliser pour le bien de la Nation. »

1. Anicet Le Pors, ministre de la Fonction et des Réformes administratives en 1981, a précisé à l'auteur qu'il avait bien évoqué le nom de Jean Labrousse auprès de son collègue chargé des Transports, Charles Fiterman, et de son conseiller spécial, Guy Braibant ; mais le choix n'eut lieu qu'après audition de plusieurs personnalités.

Une grande fierté

Lorsque Jean Labrousse a été nommé directeur de la Météorologie, quelques mois après l'arrivée de la gauche au pouvoir en 1981, je me souviens avoir ressenti une joie intense et une grande fierté. Enfin la conscience professionnelle et les qualités humaines pouvaient être consacrées dans l'organisation sociale sans que les opinions politiques ou syndicales y fassent obstacle ; c'était un terme mis à des interdits professionnels non écrits mais réellement appliqués depuis plusieurs décennies qui voulaient qu'aucun militant de la CGT, par exemple, ne puisse occuper quelque poste d'autorité d'une certaine influence [1].

Anicet Le Pors, juillet 2011.

Sommaire

De la météorologie opérationnelle aux sciences spatiales

Jean Labrousse, l'un des pionniers de la météorologie opérationnelle tant au plan national (il fut directeur de la Météorologie de 1982 à 1986) qu'au plan européen (au Centre européen pour les prévisions météorologiques à moyen terme de 1975 à 1981) ou mondial (à l'Organisation mondiale de météorologie de 1987 à 1991) est appelé en 1991 par Hubert Curien, ministre de la Recherche et de la Technologie, à prendre en charge le département Terre Océan Espace Environnement de ce ministère. Hubert Curien, ancien président emblématique du Centre national d'études spatiales, est à l'époque frustré du fait que l'essentiel de la tutelle de l'Espace revienne à son collègue Paul Quilès, ministre chargé de l'Espace, tout d'abord avec les Postes et Télécommunications, puis avec l'Equipement, le Logement et les Transports.

Le gouvernement de Pierre Bérégovoy permet enfin de répondre aux attentes d'Hubert Curien qui assure désormais la tutelle de l'Espace. L'ancienne équipe "spatiale" de Paul Quilès est alors assimilée, avec plus ou moins de bonheur, au ministère de la Recherche et de la Technologie... Jean Labrousse, pour sa part, avec son sens inné des relations humaines et sa voix rocailleuse trahissant son origine audoise/ariégeoise, accueille dans les meilleures conditions la composante "recherche spatiale" de l'ancienne équipe. Le département de Jean Labrousse, constitué de personnalités extrêmement diverses, devient progressivement un extraordinaire groupe d'amis engagé dans des discussions passionnées sur les différentes facettes des sciences de l'Univers et du spatial. Au-delà de ses qualités d'animateur, Jean Labrousse fait preuve d'un grand sens des responsabilités, notamment en ce qui concerne la stabilisation des personnels engagés sur les emplois de bureau précaires ouverts au ministère.

Les années 1990 sont des années fastes en terme de science à partir des satellites, qu'il s'agisse de programmes français avec SPOT et Végétation pour l'observation de la Terre, de programmes européens avec les satellites ERS pour l'observation des surfaces, du programme franco-américain Topex-Poséidon pour l'observation des océans, de l'observation du soleil avec la mission européano-américaine SOHO ou encore des programmes planétaires en coopération avec la Russie… sans oublier le succès considérable de la série de satellites européens Météosat. C'est également l'époque où se dessinent les contours d'un programme spatial de l'Union européenne qui verra sa concrétisation avec les programmes Galiléo de navigation par satellites et GMES pour la surveillance de l'environnement. Jean Labrousse, européen convaincu de longue date, contribuera aux réflexions initiales sur ce programme de l'Union européenne en sa qualité de directeur de département et ultérieurement depuis le secrétariat scientifique du programme météorologique CEE-COST (coopération européenne scientifique et technique) qu'il animera à Bruxelles (1993-1997).

L'année 1993, avec l'arrivée de François Fillon en tant que ministre de la Recherche, mettra un terme au mandat de Jean Labrousse dans ce ministère. En effet, contrairement aux habitudes - hormis pour les cabinets, la stabilité des personnels prévaut lors des changements ministériels, y compris pour les personnels de recherche mis à disposition - la quasi-totalité des experts sera alors renvoyée dans leurs Administrations d'origine. Toutefois le groupe d'amis que Jean Labrousse avait constitué autour de lui, c'est-à-dire tout son département, perdurera… il continue aujourd'hui, en dépit de la disparition de certains de ses membres à organiser une chaleureuse réunion annuelle.

Pierre Baüer, directeur de recherche émérite au CNRS, membre de l'Académie de l'Air et de l'Espace, décembre 2011.

Sommaire

Réorganisations territoriales

En 1986, les services extérieurs de la Météorologie nationale sont réorganisés. Jusqu'alors, les régions météo étaient de simples unités du service météorologique métropolitain, sauf aux Antilles et à la Réunion. Mais la prise de conscience d'un fort potentiel de développement territorial débouche sur la création par décret du 13 mars 1985 de services extérieurs qui doivent contribuer à la mission nationale mais aussi satisfaire aux besoins locaux et relever pour cela des préfets.

Sont ainsi créés des services météorologiques interrégionaux (SMIR) au Bourget, à Rennes, Bordeaux, Aix-en-Provence, Lyon, Strasbourg et Fort-de-France, régionaux à Saint-Denis de la Réunion, Mayotte et Saint-Pierre-et-Miquelon. Dans les TOM, ils restent intégrés aux services de l'Aviation civile.

Le SMM va désormais se concentrer sur la collecte, le traitement et la diffusion de l'information météorologique et climatologique au plan national et international. Il devient le service central d'exploitation de la météorologie.

Le centre administratif devient le service administratif de la Météorologie (SAM), et le centre technique et du matériel est rebaptisé service des équipements et des techniques instrumentales de la Météorologie (SETIM).

Le 6 décembre 1986, André Lebeau remplace Jean Labrousse à la tête de la Météorologie nationale.

Des évolutions majeures

André Lebeau est le premier directeur qui ne soit pas issu des corps techniques de la météorologie. Mais sa forte personnalité et son aura scientifique l'imposent immédiatement. Il entreprend deux chantiers majeurs, la relance de l'opération de transfert des services à Toulouse et la transformation de la direction de la Météorologie nationale en établissement public. Il clarifie aussi avec fermeté les relations avec la direction générale de l'Aviation civile, qui a du mal à réaliser que la météo ne lui est plus rattachée depuis dix ans.

Météo-France

Le service central d'exploitation de la météorologie fut délocalisé à Toulouse en 1991, neuf ans après l'Ecole de la météorologie.

Dans les années quatre-vingt-dix, la météo change de visage. La vieille institution se masque d'abord derrière un logo des temps modernes ; puis la direction d'administration centrale s'efface et le nom se confond avec l'emblème. Mais si la tête est encore penchée vers la Seine, le cœur qui battait à l'Alma est désormais proche de la Garonne. Et, l'on ne le sait pas encore, la Marne remplacera bientôt la Seine.

Après avoir bouclé l'opération de délocalisation, André Lebeau ouvre un nouveau chantier : la transformation de la direction de la Météorologie nationale en établissement public administratif. Le directeur général est convaincu que cette autonomie relative, qui devrait permettre au service de mieux maîtriser ses ressources sans remettre en cause le statut des personnels, conditionne l'avenir de la Météorologie. Les réticences internes sont fortes et la direction générale accepte de faciliter l'organisation d'une consultation demandée par deux organisations syndicales. La participation est forte et la réponse négative. L'opération, initialement prévue pour le 1er janvier 1993, sera repoussée au 1er janvier de l'année suivante.

Un décret du 18 juin 1993 transforme la direction de la Météorologie nationale en établissement public à caractère administratif (EPA). Il officialise le nom de Météo-France, avec un trait d'union que les textes conserveront mais que les logos ne comportent pas. Le décret définit de manière large le service public, assure son unité et explicite son rôle en tant que service de l'Etat chargé de fonctions essentielles, notamment en matière de sécurité. Météo-France pourra ainsi gérer ses ressources propres, développer toutes ses composantes et faire face aux nouveaux défis que constituent le marché unique européen, le développement du secteur privé météorologique, les évolutions technologiques… Les personnels communs à l'Aviation civile et à la Météorologie resteront administrés de la même façon. Les relations avec le secteur aéronautique doivent rester les mêmes et le conseil d'administration de l'EPA fera une large part à ses représentants, avec un siège pour la DGAC et un siège pour les compagnies aériennes.

Sommaire

André Lebeau

Souvenirs de Météo-France

Le Directeur
de la
Météorologie nationale

André LEBEAU

André Lebeau

Né en 1932 à Montceau-les-Mines, ancien élève de l'Ecole normale supérieure, agrégé de sciences physiques et docteur ès sciences. Participe de 1956 à 1958 à la deuxième expédition antarctique française de l'Année géophysique internationale à la base Dumont d'Urville, en Terre Adélie. Créateur et directeur du groupe de recherches ionosphériques, laboratoire commun au CNRS et au CNET[1] (1961-1964). Directeur des programmes et du plan, puis directeur général adjoint chargé des programmes et de la politique industrielle au CNES[2] (1965-1975). Directeur général adjoint et directeur des programmes futurs et des plans à l'Agence spatiale européenne (1975-1980). Directeur de la mission du musée des Sciences et de l'Industrie de la Villette de 1980 à 1983. Détenteur de la chaire techniques et programmes spatiaux au CNAM[3] depuis 1980 et président du département économie et gestion du CNAM à partir de 1985. Directeur de la météorologie nationale de 1986 à 1993, puis directeur général de l'établissement public Météo-France de 1994 à 1995. Président du CNES de 1995 à 1996. Président de la Société météorologique de France de 1997 à 2001. Membre du Bureau des Longitudes, de l'Académie de Marine et de l'Académie de l'Air et de l'Espace.

1. Centre national d'études des télécommunications.
2. Centre national d'études spatiales.
3. Conservatoire national des arts et métiers.
4. Service national britannique de Météorologie.

« Je suis arrivé à Météo-France dans les derniers jours de novembre 1986. Le ministre des Transports s'était séparé de mon prédécesseur, Jean Labrousse, pour des raisons qui ne m'ont pas été révélées, et il avait souhaité faire appel à une *"personnalité extérieure"*, ce qui était nouveau dans l'histoire de l'institution. J'ai donc quitté la présidence du département d'économie et gestion du Conservatoire national des arts et métiers pour prendre la direction de la Météorologie nationale.

La Météorologie connaissait, depuis plusieurs décennies, une sorte de lent déclin dont l'action de Jean Labrousse avait contribué à renverser le cours. J'étais familier, par les quinze années que j'avais passées à la direction des programmes du CNES puis de l'Agence spatiale européenne, avec tous les aspects du développement de la météorologie spatiale, mais je connaissais mal la Météorologie nationale. J'ai donc dû me familiariser avec cette institution, apprendre à connaître ses personnels, visiter ses établissements, m'appliquer à comprendre ce que serait ma tâche, et déterminer des priorités.

J'ai bénéficié pour cela d'un rapport commandé par le ministre à une mission d'évaluation composée de trois membres, un inspecteur de l'Aviation civile, J. Lévêque, un professeur à l'Université de Clermont-Ferrand, J. Soulage, aujourd'hui disparu, et un contrôleur général des armées, E. Henric. L'analyse très approfondie qu'ils ont établie m'a beaucoup servi dans ma phase d'apprentissage. Un passage de leur rapport m'avait particulièrement frappé. La mission avait rencontré le directeur du *UK Met Office*[4] et l'avait interrogé sur les raisons du succès de cet établissement généralement considéré à cette époque comme l'un des meilleurs du monde. *"Sa réponse a essentiellement tenu dans le mot intégration, au sens triple :*

- intégration du civil et du militaire,

- intégration entre l'opérationnel et la recherche,

- intégration dans les mêmes locaux."

S'agissant de *"l'intégration dans les mêmes locaux"*, l'implantation des différents services l'interdisait et défiait d'ailleurs toute logique. Elle était le résultat d'une longue évolution historique couronnée par une déconcentration entamée puis interrompue *sine die* au milieu du gué. L'École nationale de la météorologie et une partie de la recherche avaient été décentralisées à Toulouse, sur un magnifique terrain de 50 ha offert par la mairie.

Sommaire

Il est devenu aujourd'hui la Météopole. Une fraction importante de la recherche avait été transférée à Toulouse, une autre était restée à Paris. Quant aux implantations en région parisienne, elles étaient ubuesques. Il n'existait pas moins de cinq sites : la direction était installée en banlieue à Boulogne, le service d'exploitation et la climatologie plus une partie de la recherche sur la prévision numérique étaient logés à l'angle du quai Branly et de l'avenue Rapp, dans des locaux devenus parfaitement insuffisants et inadaptés. Les ordinateurs étaient installés dans une salle totalement saturée qui disposait, comme seule issue de secours, d'une échelle de corde arrimée à une fenêtre. Le plancher informatique était si comblé d'additions successives que lors du déménagement, on n'a pas pu retirer les câbles enchevêtrés. Il a fallu les découper sur place. Je me souviens m'être dit à ma première visite, en écoutant les remarquables exposés que faisaient, pour mon éducation, les chefs de service : *"Comment peuvent-ils accepter de travailler dans des conditions matérielles pareilles ?"*

Je suis arrivé ainsi très rapidement à la conclusion qu'il fallait reprendre et achever la décentralisation sur Toulouse et rationaliser les implantations parisiennes. Je suis allé demander, au début de février 1987, l'aval du ministre sur une démarche qui consistait d'une part à compléter la décentralisation en regroupant à Toulouse l'exploitation opérationnelle, la climatologie, la formation et l'essentiel de la recherche, d'autre part à le faire sur la base du volontariat pour les personnels transférés.

Jacques Douffiagues n'était pas persuadé que nous aurions suffisamment de volontaires pour que l'opération puisse se faire. Je lui dis que je n'en étais pas non plus certain, mais que j'étais sûr que si nous opérions de façon autoritaire, nous créerions un conflit social ingérable qui conduirait à l'échec. J'ai été suivi et je salue ici l'esprit de décision du ministre qui exerçait alors dans un contexte, la cohabitation, où on lui avait recommandé la prudence. Je dois dire que si ma proposition avait été repoussée, j'étais décidé à retourner à mes enseignements dans le calme des bâtiments conventuels du CNAM, car j'étais persuadé qu'il n'y avait pas d'autre issue possible pour l'avenir du service météorologique. J'ajoute que les successeurs de Jacques Douffiagues, Michel Delebarre puis Paul Quilès, ne m'ont jamais marchandé leur soutien pas plus que ne l'ont fait Dominique Baudis, le maire de Toulouse, et le préfet de région Jean Coussirou qui fut plus tard chargé de la décentralisation de l'ENA.

Restait la région parisienne où l'activité, aux hasards du passé, avait été distribuée entre cinq sites au défi de toute efficacité. J'ai décidé d'en fermer trois, Magny-les-Hameaux, Boulogne et Le Bourget, et de regrouper sur le site de l'Alma la direction, les services de communication et de commercialisation et le service interrégional Ile de France-Centre. Tout ce qui concernait l'instrumentation était regroupé à Trappes.

Cette rationalisation des implantations et la construction à Toulouse de bâtiments adaptés aux activités opérationnelles est la base matérielle sur laquelle s'est construite, pendant les huit années que j'ai passées à sa direction, le renouveau de la météorologie française. Je suis bien loin de considérer que tout est parti de moi et fut mon fait. J'avais eu le sentiment, dès mon arrivée, que la Météorologie disposait, à tous les niveaux : ingénieurs, ingénieurs des travaux, techniciens, d'un très riche potentiel humain, mais que ce potentiel humain n'était pas utilisé efficacement. Une tradition ancienne semblait inhiber l'initiative personnelle. Je me suis appliqué à renverser cette tendance et à faire en sorte que les personnels se sentent en charge de l'avenir de leur maison. L'évolution qu'a conduite Météo-France est leur œuvre ; je n'ai fait, pour ma part, que libérer leur potentiel.

Il n'est pas possible en ces quelques pages de tracer un historique de cette évolution complexe. Il faut d'abord garder à l'esprit que, s'appuyant sur l'usage de techniques informationnelles, la prévision météorologique s'inscrivait - et elle s'inscrit toujours - dans un domaine en évolution extrêmement rapide, un domaine qui connaît le rythme de progrès technique le plus rapide et le plus complexe de l'époque actuelle. Dans ce domaine, si on n'avance pas assez vite, on recule.

La relation avec les différentes catégories d'utilisateurs, qui est la raison d'être d'un service public, demeurait profondément marquée par une dépendance historique vis-à-vis de l'Administration de l'Aviation civile. Malgré une autonomie acquise depuis 1976, cette dépendance affectait encore profondément les comportements : sentiment d'exercer une tutelle naturelle du côté de l'Aviation civile, tendance du côté de la Météorologie à considérer que l'Aviation civile était le client essentiel et que les autres usagers n'avaient qu'une importance accessoire. Or les besoins de l'Aviation civile sont essentiellement des besoins de prévision à court et très court terme. Leur relation avec la tendance la plus lourde de la météorologie contemporaine, la recherche d'une croissance des échéances de la prévision, était quasi inexistante. Il a donc fallu rétablir un équilibre plus rationnel sans affecter pour autant la qualité des services rendus à l'Aviation civile. Naturellement, comme cela est toujours le cas lorsque l'on touche à des habitudes acquises et à des traditions, cela ne s'est pas fait sans effort et sans quelques grincements.

Il fallait aussi donner une meilleure image publique à la Météorologie et s'appuyer pour cela sur les médias et sur

les manifestations dotées d'une forte image médiatique comme Roland Garros ou les Jeux olympiques d'hiver d'Albertville. L'appellation de *Météo-France* a été retenue pour incarner ces progrès de l'image du service public, se substituant à *direction de la Météorologie nationale*, beaucoup trop long pour les présentateurs des chaînes radio et TV. Nous avons établi avec ces présentateurs des relations professionnelles étroites et constructives qui ont abouti à la diffusion de bulletins météorologiques de bonne qualité. Ces bulletins ont naturellement profité du progrès des prévisions à moyen terme. Nous avons obtenu des contributions financières des chaînes de télévision, d'ailleurs largement compensées pour elles par l'accroissement de l'audience que connaissaient les bulletins.

Plus généralement, nous avons établi une distinction entre le service gratuit, mis à la disposition du grand public, et les services rétribués par certaines catégories d'utilisateurs, distinction délicate qu'il a fallu définir et à l'occasion défendre devant les tribunaux. En une occasion, dont j'ai plaisir à me souvenir, il a fallu aller jusqu'au niveau de la Cour de cassation. Le Minitel, avant qu'il ne soit supplanté par Internet, et les serveurs téléphoniques ont joué un rôle important dans une croissance des ressources propres qu'il a fallu gérer. Cela me conduit au dernier volet important de l'évolution de Météo-France.

Nos ressources propres étaient gérées par la procédure des fonds de concours. La croissance de leur volume a conduit progressivement, pour des raisons techniques qu'il serait trop long d'exposer, à une impasse administrative. Il a donc fallu envisager la transformation de Météo-France en un établissement public à caractère administratif, seule structure qui puisse apporter une solution aux problèmes de gestion tout en préservant le statut de fonctionnaire des personnels. C'était un sujet encombré de craintes et de mythes. La mission d'évaluation l'avait abordé avec une extrême prudence, qui écrivait : *"Une telle modification de structure rencontre de façon systématique une réaction négative des personnels, essentiellement par inquiétude, réaction non fondée à notre avis, peut-être même dangereuse pour l'avenir, mais assez classique de résistance au changement."*

Je m'étais soigneusement gardé d'aborder ce sujet tant que la décentralisation et la relocalisation des structures étaient l'objet de débats. J'avais même déclaré en diverses occasions - et avec quelque hypocrisie - que la question ne se posait pas. Mais j'ai dû l'aborder dans les mois qui ont suivi l'ouverture de l'exploitation opérationnelle sur le site de Toulouse. Il a fallu, avec les représentants des personnels, des discussions très approfondies qui ont permis d'aller au fond des choses et de conduire un examen objectif. Je me suis heurté cependant, chez l'une des centrales syndicales, Force ouvrière, à une opposition irréductible fondée sur des bases purement idéologiques et exprimées par un slogan absurde : *"L'EPA, c'est une étape vers la privatisation du service public."* Ce conflit est remonté jusqu'au niveau du secrétaire général de la centrale et du ministre et ne s'est éteint qu'avec la détermination de Bernard Bosson, alors ministre des Transports, de passer outre. J'en garde le souvenir attristé d'un épisode où les partis pris idéologiques ont largement prévalu sur les intérêts des personnels et sur l'avenir de la maison.

En terminant ce texte, j'ai le sentiment d'avoir passé sous silence de nombreuses composantes de l'évolution de Météo-France. Je n'ai pas décrit la puissante croissance de l'outil technique qui revêt maints aspects et que symbolise, pendant mon séjour, la multiplication par un facteur 1000 de la puissance de calcul disponible pour les prévisions opérationnelles et pour la recherche. Je ne l'ai pas fait parce que ce fut en définitive le fruit du travail des corps techniques et leur succès. L'essentiel de ma tâche a été de tenter de leur fournir un cadre matériel et une structure institutionnelle dans lesquels leurs talents puissent s'épanouir. J'ai quitté Météo-France en 1995 pour prendre, à la demande du Gouvernement, la présidence du CNES. Je l'ai fait à regret et avec beaucoup de nostalgie. J'aurais aimé y terminer ma carrière. ”

Novembre 2011.

Sommaire

Jean-Pierre Beysson

Pierre-Etienne Bisch

François Jacq

Les trois PDG de Météo France

André Lebeau, appelé à la présidence du CNES, est remplacé le 15 février 1995 par Jean-Pierre Beysson, jusque là président du conseil d'administration de l'établissement public et qui, à partir de juillet 1996, deviendra président-directeur général de Météo-France. Ses successeurs seront Pierre-Etienne Bisch à compter du 7 novembre 2005 et François Jacq à partir du 6 avril 2009[1].

Jean-Pierre Beysson

Né en 1943, ancien élève de l'ENA, conseiller maître à la Cour des comptes. Directeur central de la Caisse nationale du Crédit agricole en 1985, directeur du cabinet du ministre chargé des Transports de 1986 à 1988, directeur général des Aéroports de Paris de 1988 à 1993, directeur du cabinet du ministre chargé de l'Equipement en 1993. Directeur général puis président-directeur général de Météo-France de février 1995 à octobre 2005. Délégué interministériel pour le développement de l'offre de logements.

Pierre-Etienne Bisch

Né en 1951, ancien élève de l'ENA, administrateur civil, préfet. Directeur de l'administration territoriale et des affaires politiques au ministère de l'Intérieur en 1995, préfet de la Savoie en 1996, de l'Ain en 1999 et du Var en 2002, conseiller pour les affaires intérieures et l'outre-mer au cabinet du Premier ministre en 2005, directeur du cabinet du ministre des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer en 1995. Président-directeur général de Météo-France de novembre 2005 à avril 2009. Préfet de la région Alsace et préfet du Bas-Rhin depuis 2009.

François Jacq

Né en 1965, polytechnicien, ingénieur général des mines, chercheur au centre de sociologie de l'innovation de l'Ecole nationale supérieure des Mines. Rejoint le ministère de l'Education nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche en 1996. Dirige l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs en 2000. Directeur de la demande et des marchés énergétiques au ministère de l'Industrie en 2005. Conseiller pour l'industrie, la recherche et l'énergie au cabinet du Premier ministre en 2007, puis pour le développement durable, la recherche et l'industrie en 2008. Président-directeur général de Météo-France depuis avril 2009.

La fin d'un site

En 2007, la décision est prise de regrouper avenue de Paris, à Saint-Mandé (94) les implantations parisiennes de Météo-France avec celles de l'Institut géographique national (IGN), jusqu'alors rue de Grenelle (7e).[2]

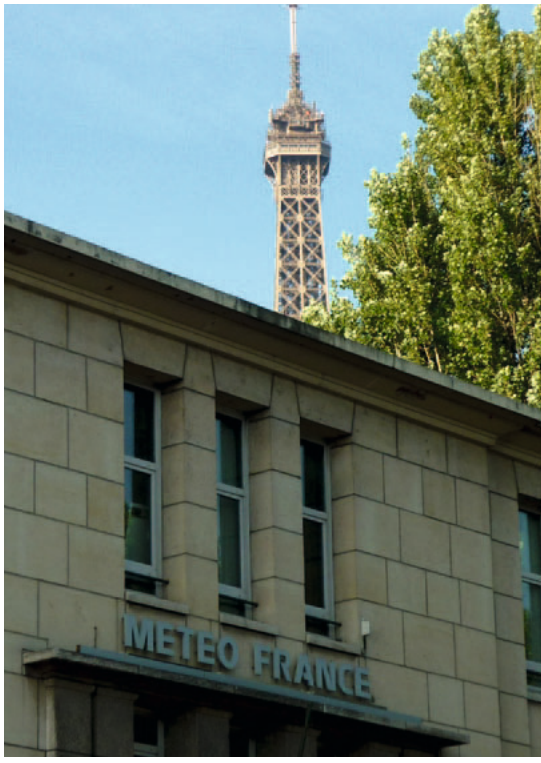
France Domaine met le site de l'Alma en vente en septembre 2009 : la Russie l'emporte sur le Canada et l'Arabie Saoudite avec une proposition financière inattendue de 73 millions d'euros[3]. Elle y projette la construction d'un "centre spirituel russe" comportant notamment une église orthodoxe. Propriétaire depuis soixante-cinq ans, Météo-France devient locataire provisoire, jusqu'au 31 décembre 2011, de la cité de la Météorologie voulue par André Viaut.

La construction d'un bâtiment destiné à abriter les sièges de l'IGN et de Météo-France débute à l'été 2009 ; il est livré en juin 2011. IGN et Météo-France cohabiteront également dans un bâtiment B, dont la réhabilitation devrait être terminée en 2014.

Les personnels de la météo quittent le quartier de l'Alma pour Saint-Mandé en octobre 2011 ; les locaux construits après-guerre sont remis à la Fédération de Russie le 30 novembre et le rez-de-chaussée du 7 quai Branly aux services de la Présidence de la République.

1. Comme pour l'Aviation civile, le parti a été pris de ne pas évoquer ici l'action des responsables nommés à la direction de Météo-France dans les vingt dernières années et de se limiter à leur curriculum vitae.
2. Les lignes qui suivent ont pour source l'ouvrage de Sophie Roy, *125 ans à l'ombre de la tour Eiffel*, Météo-France 2012, et en particulier son dernier chapitre « Départ vers Saint-Mandé », réalisé avec la collaboration de Marie-Hélène Pépin.
3. La valeur du site avait été estimée à 34 millions d'euros en 2005.

Sommaire



Contrairement à beaucoup de constructions d'après-guerre, et notamment celles de la cité de la Convention, qui se voulaient provisoires, les nouveaux bâtiments de la Météorologie nationale, implantés sur un site prestigieux, étaient des immeubles de qualité, d'une architecture originale et qui malheureusement rejoindront trop vite les ombres du Paris disparu.

Sommaire

Sommaire

« Les lieux gardent une empreinte du temps. »
Cécile Desprairies

Sites anciens ou disparus

Dans les années quatre-vingt-dix, l'Aviation civile change de visage. Son administration centrale, éclatée depuis 1945, se rassemble enfin tandis que ses services techniques centraux migrent pour la plupart vers un Sud-Ouest bipolaire, bordelais et toulousain et que, par ailleurs, la DGAC renforce sa présence régionale.

Après l'ENAC Orly, elle abandonne ainsi la Convention, les Morillons, Saint-Cyr-l'Ecole et par la suite Montparnasse. Des implantations de l'immédiat après-guerre, deux seulement existent encore aujourd'hui, au 82 de la rue des Pyrénées et à Bonneuil-sur-Marne. Revanche du béton sur l'aluminium, ce sont là des sanctuaires des Bases aériennes. Comme si la construction de pistes et de bâtiments donnait une meilleure assise que l'activité aéronautique *stricto sensu*, d'essence volatile.

La Convention, 1966. Le chantier des garages sous-terrains sous la neige.

Sommaire

La vie quotidienne au temps de Montparnasse

16 août 1916. Devant le 93, qui abrite alors la direction des Postes de la Seine, de gauche à droite Amedeo Modigliani, Max Jacob, André Salmon et Manuel Ortiz de Zarate. La photo a été prise par Jean Cocteau.

Jusqu'en 1993, les services centraux de l'Aviation civile sont logés dans Paris intra-muros, délimité par les boulevards des Maréchaux. Dans la parole des témoins, l'ancrage dans la ville est présent, constitue un élément identitaire. La vie professionnelle et la vie tout court sont mêlées ; l'on ne décrirait pas le bureau sans nommer le quartier. En revanche, les transports sont rarement évoqués, peut-être parce que beaucoup de personnels habitent la capitale : ce n'est pas encore devenu un luxe, y compris dans les quartiers dits populaires. Si la Convention laisse le souvenir d'un lieu vieillot mais sympathique - l'un expliquant l'autre - et si Friedland reste avant tout une adresse, Montparnasse remporte les suffrages. L'immeuble a de l'allure, le quartier du talent. Et la pause de midi, parfois élastique, permet de humer l'air du printemps au jardin du Luxembourg, de faire son marché sur le boulevard Edgard Quinet, de manger une crêpe rue du Montparnasse ou, pour quelques-uns, de se faufiler une heure dans la vie littéraire et artistique, réelle ou imaginée, des brasseries qui sont l'âme du boulevard.

Montparnasse, dans la mémoire des lieux, c'est à la fois le quartier des arts et celui de la plume. Comme celui de Montmartre, son nom évoque des ateliers d'artistes nichés au fond des cours : mais Montparnasse, trahissant son étymologie, est plus plat que la butte, et sa gloire vient tout autant des cafés qui bordent le boulevard. La Closerie des Lilas, le Dôme et la Rotonde d'avant 1914, le Select et la Coupole ouverts dans les années vingt… autant de salles, de terrasses où peintres, sculpteurs - mais aussi personnages dont le talent se limite à la posture - croisent écrivains, journalistes et intellectuels, parmi une foule d'anonymes et de curieux.

Lorsqu'en 1946 l'Aviation civile emménage au 93, la grande époque du quartier est révolue. Mais sa physionomie n'a pas vraiment changé ; ses cafés sont toujours prisés du monde des lettres et notamment d'écrivains d'outre-Atlantique amoureux de Paris. Les bouleversements seront pour les années soixante et soixante-dix, avec la démolition de l'ancienne gare, l'érection du complexe Maine-Montparnasse, de la Tour et de la gare TGV ;

Sommaire

La Coupole, inaugurée en 1927, à la fois la plus récente et la plus célèbre des brasseries de Montparnasse.

cette mutation affecte essentiellement l'ouest du quartier, le plus populaire. Le 93, immeuble que l'Aviation civile dispute aux militaires, situé à l'endroit même où s'élevait le *Mont Parnasse*, protégé de la rumeur ferroviaire et commerçante par l'église Notre-Dame des Champs et le square Ozanam, marque la frontière avec le Montparnasse des brasseries, de Vavin et du carrefour Raspail, resté sensiblement tel qu'autrefois.

Le 93, de la cave au grenier

L'histoire de l'Aviation civile à Montparnasse s'écrit en deux temps : celui du secrétariat général puis de la direction générale, de 1946 à 1993 ; celui de l'inspection générale et de quelques satellites, de 1993 à 2009.

Mais, tout au long de ce demi-siècle, l'Aviation civile n'a jamais eu l'entière disposition de l'immeuble. Les militaires, qui le revendiquaient périodiquement en vertu de l'acquisition réalisée en 1938 y furent toujours présents et y demeurèrent encore quelque temps après le départ définitif des civils en décembre 2009.

Des vestiges et des souvenirs

Montparnasse est un mythe. Il n'en reste plus grand-chose, des vestiges et des souvenirs, des noms sur des plaques, des digressions émues dans des livres, du genre "c'était le temps où…" *Spirituellement et matériellement le quartier a été saccagé ; celui qui se livrait sans retenue, dans le débraillé et le tapage de la rue, comme celui qui cachait sa petite existence tranquille dans les venelles oubliées, les cités cachées* […]. *Maquillé, disloqué, dévasté, rasé, bétonné.* "Quartier minuscule et grouillant, sans histoire et sans légende…", *écrivait Léon-Paul Fargue avant la dernière guerre. L'après-guerre l'a vu survivre pendant quelques années ; des fantômes poussiéreux et branlants (Kiki de Montparnasse n'est morte qu'en 1951, Kisling en 1953, Derain en 1954, Zadkine en 1967, André Salmon en 1969) maintenaient sinon les traditions, du moins l'anecdote ; une province cosmopolite où le petit retraité et la grue faubourienne voisinaient avec le cubiste roumain ou le surréaliste de Rio de la Plata dans ce qui était le microcosme bruyant et bigarré de la fête et de l'art.*

Pierre Cabanne, *Paris vous regarde*, Pierre Bordas et fils, 1988.

Sommaire

L'ancienne gare Montparnasse, juin 1956.

Dès l'origine, le 93 ne pouvait accueillir tous les services d'administration centrale et le SGAC mit immédiatement en chantier rue de la Convention, dans le 15e arrondissement, des constructions provisoires qui devinrent quinquagénaires. Le secrétaire général et son cabinet ont toujours été logés à Montparnasse ; en revanche, la direction des Bases aériennes et le service de l'Aviation légère et sportive, puis le service de la Formation aéronautique avaient leurs bureaux à la Convention. L'inspection générale, également hébergée dans le 15e, rejoindra Montparnasse après le départ en 1993 de la DGAC pour Issy-les-Moulineaux. La direction des Transports aériens a toujours eu son état-major au 93, mais pas tous ses bureaux ; statistiques et immatriculations furent un temps logées par l'Aéroport de Paris, boulevard Raspail et la sous-direction technique par Air France, square Max Hymans ; le service des études économiques et du plan emménagea rue du Louvre puis rue de Washington. Quant à la direction de la Navigation aérienne, elle vit à la fin des années cinquante partir vers la Convention ses services budget et marchés, formation du personnel technique, recherches et sauvetage et équipement technique des aéroports ; puis la direction elle-même quitta Montparnasse en 1969 pour l'avenue de Friedland, où elle demeura jusqu'en 1990 avant de rejoindre la rue Blomet. La direction de l'administration générale, dont l'état-major siégea toujours au 93, partageait ses services entre Montparnasse et Convention.

Les premiers temps

Selon Alfred Avetain, qui fit partie des premiers personnels transférés du boulevard Victor dans l'immeuble de Montparnasse, le SGACC occupa tout d'abord le 1er étage, puis le 2e et ensuite le rez-de-chaussée. En juillet 1946, l'Aviation civile disposait au 93 de 45 bureaux, pour une surface de 2 325 m² et y logeait 300 agents. Les archives conservent deux plans de la fin des années cinquante, celui du rez-de-chaussée et celui du 3e étage. Le rez-de-chaussée héberge déjà le service intérieur, mais il accueille aussi des bureaux de la DNA (38 m²) et le service des Organisations aéronautiques internationales. Quant au 3e étage, il est occupé en totalité par la DNA (470 m²) dont l'effectif total dans le bâtiment est alors de 65 personnes.

Les services du Génie ont toujours occupé le 4e étage, mais le SGAC y disposait en 1962 de trois bureaux ; à l'inverse, en février 1955, le SGACC avait cédé 11 bureaux du 5e étage au Génie.

Vingt ans après

Les archives conservent également un jeu de plans renseignés en 1967. C'est le temps de Jacques Boitreaud, secrétaire général de 1966 à 1970. Le sous-sol est le domaine des ouvriers d'entretien, dont l'atelier est éclairé par des soupiraux. Y sont également logés le magasin des fournitures, la coopérative et un dépôt d'archives. Le STBFT y dispose de locaux et le concierge y fait sa cuisine.

Le rez-de-chaussée est partagé entre la direction des Transports aériens, avec le bureau du matériel volant, et la direction des personnels et de l'administration générale : c'est le territoire de DPAG/6, le bureau matériel et service intérieur, dirigé par André Darier, avec le courrier général, le central téléphonique et un magasin. Mais l'on y trouve aussi la gestion des crédits de personnel, la caisse[2] et, bien sûr, la loge du concierge, qui dispose aussi d'une pièce entresolée. Le 1er étage est le domaine de la direction des Transports aériens, dirigée par Robert Vergnaud, que seconde Bernard Lathière. DPAG/6 y loge toutefois la section automobile, coiffée par Robert Babut, et dispose dans des espaces réduits donnant sur une cour intérieure en briques noircies - rappelant les cours d'immeuble de New-York ou de Chicago - d'une cuisine, d'un réfectoire et d'un magasin.

Le 2e étage est celui du secrétaire général, de son cabinet et des services qui lui sont directement rattachés ; le 2e abrite aussi le directeur du personnel et de l'administration générale, Claude Collet, ses sous-directeurs et les services du contrôle financier.

1. Les régies d'avances (et de recettes) ont été mises en place dans les services de l'Etat à partir de 1951. La terminologie ancienne avait survécu : il est vrai que le terme de caisse, plus familier, correspondait bien à la perception qu'en avaient les personnels, car avant d'être virés sur des comptes bancaires, les salaires étaient payés en espèces par la caissière ou le caissier.

Sommaire

Sur un plan dressé en 1954 par les services du Génie, la répartition des locaux du 1er étage en 1967.

Au fond du bâtiment, donnant sur la rue Péguy, c'est la salle 200, qui accueille conférences, commissions paritaires et, à l'occasion, négociations syndicales et réunions de conciliation. Le 3e étage est le royaume de la DNA et de son patron, Léonce Lansalot-Basou. DPAG/1 - les affaires générales - y occupe toutefois quelques bureaux, et l'on y trouve aussi la bibliothèque. Le 4e étage est occupé intégralement par le STBFT, le SGAC n'y ayant pas conservé les trois bureaux occupés en 1962. Enfin, le 5e étage est partagé entre le service de la gestion du personnel (DPAG/2), la DTA (un seul bureau) et le STBFT (onze bureaux).

Vingt-cinq années vont s'écouler avant que la DGAC ne quitte Montparnasse, au cours desquelles la répartition des locaux entre services va beaucoup varier, non seulement dans l'immeuble, mais également entre le 93 et la Convention, l'avenue de Friedland et la rue du Louvre, les mouvements étant commandés par l'évolution des missions et l'augmentation des effectifs, mais aussi par les réorganisations périodiques qui donnent l'illusion du changement, l'organigramme étant évidemment plus facile à modifier que la réalité.

Lorsqu'en 1993 la DGAC rejoignit Issy-les-Moulineaux, elle occupait à Montparnasse 118 bureaux et 4 598 m² ; les services du Génie disposaient de 44 bureaux et de 1 550 m², répartis entre le 4e, le 5e et le 6e étage.

Un totem pour les compagnies

J'ai travaillé au service des Transports aériens, dirigé par Robert Espérou. Je me souviens que dans le sas d'entrée de son bureau était placé un totem indien. Le chef de service recevait souvent des responsables de compagnies aériennes, comme Jacques Maillot, qui attendaient dans l'antichambre.
Et quand monsieur Espérou ouvrait la porte, les visiteurs étaient surpris… J'ai toujours pensé que la présence de cette statue n'était pas innocente.[1]

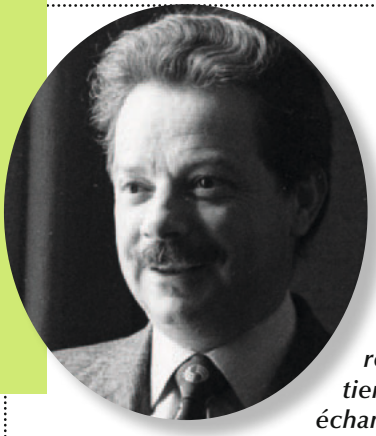
Fabienne Brogi-Luthar, témoignage recueilli le 15 septembre 2011.

Les trottoirs de Montparnasse

Dans les années 1980, des dames arpentaient régulièrement le trottoir du boulevard, devant le square Ozanam et l'église Notre-Dame des Champs. Elles avaient des clients attitrés dans le secteur, peut-être même au 93[2]*… L'une d'entre elles insultait régulièrement les passants et, un jour où je passais à proximité, elle s'en est prise à moi. Je me suis retournée en lui demandant ce que je lui avais fait. Elle m'a sauté dessus, la police s'en est mêlée et je me suis retrouvée dans le car. Au commissariat, les agents embrassaient la prostituée… ils ont pris ma déclaration tout en me disant :* " Vous perdez votre temps, une fois la porte franchie, le procès-verbal ira à la poubelle…" *Par la suite, ces dames ont été déplacées, le directeur général avait eu vent de l'affaire et il était intervenu.*

Josiane Haumont, témoignage recueilli en novembre 2011.

1. Consulté, le propriétaire du totem ne confirme … ni n'infirme.
2. Point confirmé par Nadine Fontaine et Maryse Lartigue.



Robert Espérou

Pêle-mêle

Robert Espérou a exercé ses fonctions à Montparnasse de 1957 à 1993. Affecté à sa sortie de l'Ecole nationale d'administration au bureau financier de la direction des Transports aériens, il a dirigé le service économique et international à partir de 1976 puis le service des Transports aériens à partir de 1978 avant de rejoindre l'inspection générale. Il est certainement l'un de ceux qui détiennent le record de longévité dans l'immeuble. Comme nombre d'anciens, il continue de fréquenter le quartier et retrouve régulièrement dans la brasserie d'en face d'anciens collègues devenus des amis, pour échanger documents, photos et considérations passionnées sur l'aviation du XXe siècle. Historien reconnu du transport aérien, Robert Espérou livre ici, en forme d'anecdotes, quelques-uns de ses souvenirs du 93.

« ***L'escalier dérobé.*** Un escalier dérobé séparait le 1er et le 2e étage. Les portes de cet escalier étaient généralement fermées et l'escalier inutilisé. Il servit au moins une fois, dans des circonstances dignes d'un vaudeville. Il s'agissait de rendez-vous que le directeur général avait été obligé d'accepter de la part de deux délégations étrangères incompatibles. Le premier rendez-vous avait été fixé à 9 h 30, le second à 11 h. Pour prévenir toute rencontre inopportune, la première délégation avait été invitée à sortir par le secrétariat du DG, où se situait l'accès à l'escalier tournant, était descendue et avait été "stockée" un bref moment dans le secrétariat du service des Transports aériens, où débouchait cet escalier. Pendant ce temps, la deuxième délégation montait au deuxième étage par l'escalier principal.

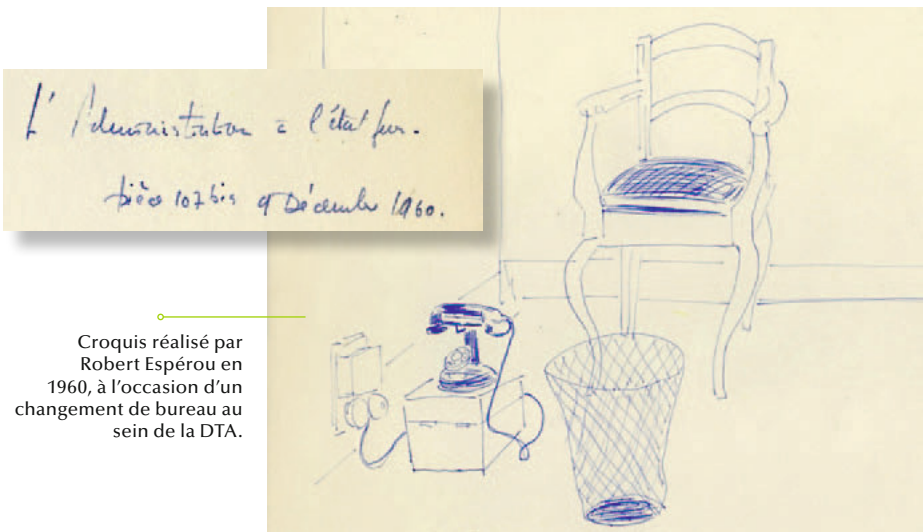
Détail scabreux. Quand je suis entré dans cet immeuble en 1957, il n'y avait pas de papier hygiénique dans les toilettes. Le chef du bureau des "moyens généraux" - on ne parlait pas encore de "logistique" - avait décidé de ne pas en doter les cabinets, de peur que les fonctionnaires ne s'en emparent pour l'utiliser chez eux. Il s'en suivait une forte consommation de papier-pelure, qui dégarnissait les dossiers de doubles inutiles.

Un restaurant. Bernard Lathière[1] avait pris l'habitude de faire suivre les réunions de direction du lundi matin d'un déjeuner "rustique" dans son bureau, pièce 102. La tradition fut conservée quelque temps par Claude Abraham. Colette Rivain réussissait le tour de force d'organiser des repas chauds, genre choucroute ou potée. La salle du courrier du premier étage a également servi, dans les années soixante-dix, de décor à des réceptions dinatoires (boudin antillais et accras) et de dancing pour les fêtes de fin d'année.

Jalousie. À la fin des années quatre-vingts, un ministre visita la DGAC, qui le reçut, comme il se doit, dans le bureau du directeur général et dans celui du chef du service des Transports aériens. Ces deux pièces d'angle, anciens salons de réception de l'appartement du directeur régional des Postes, Télégraphes et Téléphone avant la guerre, dotées par le Mobilier national de bureaux et fauteuils de style, avaient fière allure. Quelques semaines plus tard, un article fielleux parut dans une feuille de tendance ultralibérale, fustigeant ces fonctionnaires mieux logés que leur ministre. Celui-ci était alors logé dans du préfabriqué de 1946, quai de Passy.

Rififi à Montparnasse. Durant les trente-cinq ans où j'ai fréquenté cet immeuble, il n'y a eu ni alerte à la bombe, ni incendie, ni séquestration du directeur général, ni suicide. A signaler tout de même, non pas dans le bâtiment mais dans son voisinage immédiat, un hold-up manqué de l'agence de voyage au coin de la rue Péguy, avec souricière, coups de feu… et intervention musclée des forces de police contre un agent du SGAC qui protestait de sa fenêtre contre le tabassage d'un des malfrats. L'un des mes collaborateurs crut qu'il assistait au tournage d'un film. »

Octobre 2009.



Croquis réalisé par Robert Espérou en 1960, à l'occasion d'un changement de bureau au sein de la DTA.

1. Directeur des Transports aériens de janvier 1968 à janvier 1975.

Sommaire

Michel Socie

Au temps du bilatéralisme

« J'ai débuté au SGAC en 1966, à la direction des Transports aériens, avant de partir en coopération à l'ASECNA. J'ai rejoint la DTA en 1971. Le directeur était alors Bernard Lathière, un homme d'une intelligence remarquable, avec un grand sens du contact, très jovial, parfois presque trop familier, ce que ses interlocuteurs, notamment d'Extrême Orient, ne comprenaient pas toujours. Il alliait à une puissance de travail immense une bonne dose de roublardise ; c'était un génie de la négociation. Il était né en Inde et, lorsqu'il partait pour l'Asie, il emportait une photo où on le voyait enfant sur les genoux de Gandhi… Il a réussi à conclure avec les Indiens un accord aérien très intéressant pour la France, puis à leur vendre les premiers Airbus dans des conditions extrêmement favorables.

La DTA comptait d'autres personnes de qualité, comme Jean Peyrelevade, Gérard Mestralet ou Robert Espérou, mon mentor. La politique était alors à l'omnipotence de l'Etat sur les compagnies aériennes et à l'absence de concurrence sur le marché intérieur, domaine d'Air Inter. Air France et UTA se partageaient le monde dans le bureau du directeur des Transports aériens. Lorsqu'il s'est agi du Golfe, le directeur général d'Air France a dit : *"Je prends Mascate"* et celui d'UTA a répondu : *"Moi, je prends Oman"*… c'est-à-dire le sable, car Mascate était le seul aéroport d'Oman. Mais tout le monde sait que la géographie n'est pas le fort des Français…

C'était la grande époque du bilatéralisme, il fallait préparer l'arrivée de Concorde. Je suis allé trois fois en Birmanie, pour négocier des routes et une escale de Concorde à Rangoon (il n'y est jamais allé). Les formalités n'étaient pas simples, car la Birmanie n'accordait pas de visa pour plus de trois jours. Je suis également allé négocier le survol du Rwanda pour Concorde mais, comme on sait, ce sont les Anglais qui sont allés en Afrique du Sud avec le supersonique. La DTA négociait aussi avec le Brésil, très enthousiaste, car Concorde, qui effectuait ses vols techniques sur Rio par Dakar, était déjà une réalité pour les Brésiliens.

A Montparnasse, le transport aérien était chez lui. Air France était voisine du SGAC et les brasseries du Boulevard, La Coupole en particulier, accueillaient souvent les déjeuners de travail. L'étage de la DTA, dont les fonctionnaires étaient familiers des relations internationales, servait parfois d'asile. Ainsi, dans les années soixante-dix, à la demande du Quai d'Orsay, l'immeuble a accueilli la secrétaire cubaine de Salvador Allende, réfugiée en France après la prise de La Moneda en septembre 1973. Elle est restée six mois à Montparnasse, dans les bureaux de la DTA, occupée je crois à des travaux de traduction. Par la suite, l'étage a hébergé un temps le commandant de l'aérodrome de Pnom Penh, un ingénieur parfaitement francophone, formé j'imagine à l'ENAC, réfugié en France avec femme et enfants après la prise de pouvoir des Khmers rouges en 1975... Il est reparti seul quelque temps après, estimant qu'il se devait à son pays. Il n'a plus jamais donné de nouvelles.

J'ai succédé à Germaine Thomasset, une forte personnalité, devenue par sa force de caractère chef du bureau des programmes d'exploitation des vols non réguliers ; elle faisait la pluie et le beau temps en matière de droits de trafic. Je me souviens qu'à son époque, son bureau a eu à subir l'hostilité des nationalistes corses, je suppose suite à un refus d'autorisation de vol : une nuit, une petite bombe a fait exploser la porte arrière de l'immeuble, sur la rue Péguy.

Lorsque j'ai pris la direction du bureau, c'était le démarrage des charters. La politique était à l'absence de concurrence sur le marché intérieur, mais des compagnies de charter se développaient en Europe. Je me suis efforcé de faire en sorte que les charters fassent le mois de concurrence possible aux compagnies régulières dans l'hexagone tout en considérant qu'il ne fallait pas empêcher le développement de charters français, ce qui fut le cas avec Nouvelles Frontières et avec Le point Mulhouse. Mes supérieurs à la DTA n'étaient pas tout en fait en phase avec ma vision des choses, mais je dois dire qu'ils m'ont toujours laissé une marge de manœuvre et je leur en ai su gré.

La DTA traitait parfois d'affaires sensibles. Je me souviens d'avoir, fin 1978, été appelé un vendredi soir par Francis Brezes, directeur du cabinet de Claude Abraham, pour autoriser une société belge à faire de la prospection aérienne en France. J'avais à plusieurs reprises déjà refusé l'autorisation, car la législation ne permettait pas aux compagnies aériennes étrangères de faire du travail aérien en France. Mais cette fois l'ordre, écrit, venait de l'Elysée… Plus tard l'affaire est sortie sur la place publique sous le nom d'*avions renifleurs*.

J'ai quitté Montparnasse en 1984 pour n'y revenir qu'en 1999, à l'inspection générale. Comme certainement beaucoup d'autres, en 2009, j'ai regretté que l'inspection quitte le quartier pour se fondre dans une entité plus vaste, plus impersonnelle et pas nécessairement plus efficace. »

Témoignage recueilli en septembre 2012.

Sommaire

Odile Rodde

Les belles heures de Montparnasse

Originaire du Cantal, Odile Rodde est affectée en 1971 comme secrétaire à la DNA, avenue de Friedland. Après une disponibilité de huit ans, elle est réintégrée en 1983 à Montparnasse au bureau administratif du directeur général. Elle découvre les charmes du quartier mais se laisse entraîner en 1991 rue Blomet, où elle retrouve la DNA, mais aux missions.

« Je travaillais à la DNA depuis 1971, avenue de Friedland. Lorsque j'ai eu mon deuxième enfant, en 1975, j'ai demandé une disponibilité. Mon mari, comme beaucoup d'Auvergnats, était dans la restauration et, en 1977, nous avons repris un café place Denfert-Rochereau, le Raspail, au coin de la rue Froidevaux. Nous servions des repas à midi, jusqu'à 50 couverts.

Je m'étais mise aux fourneaux, je faisais parfois de la potée. Les commerçants de la rue Daguerre étaient clients, les jeunes d'un lycée privé voisin venaient jouer au babyfoot… Nous ouvrions tôt le matin et nous fermions souvent tard. Heureusement, nous disposions d'un petit appartement derrière le café. C'était fatigant, d'autant que j'avais mes enfants à élever… A l'expiration des mes huit ans de disponibilité, j'ai demandé ma réintégration et je me suis retrouvée à Montparnasse, une chance.

J'ai été affectée en mai 1983 au bureau administratif du directeur général, Daniel Tenenbaum. J'étais la secrétaire du conseiller technique, Kim Nguyen, remplacé ensuite par Patricia Louin, et du conseiller social, Samy Saadia, directeur du travail.

Mon bureau donnait sur la rue Stanislas et sur le square Ozanam. Monsieur Saadia dictait en sténo, c'est la seule fois de ma carrière où cela m'est arrivé. Faute de pratique, on perd la vitesse… Lors des préavis de grève, et ils étaient fréquents, je devais appeler tous les syndicats. Les négociations avaient lieu en salle 200, comme d'ailleurs les réunions de direction du lundi.

Le télétype était installé chez monsieur Goulon-Sigwalt, un homme très strict, qui m'impressionnait un peu… je me souviens que pour son départ à la retraite, comme il avait un fils aux Etats-Unis, nous lui avons offert une valise !

Depuis l'époque où je travaillais à Friedland, le matériel des secrétariats avait évolué, nous utilisions des machines à marguerite. Ensuite sont venues les machines à boule. J'avais de bonnes collègues qui étaient aussi des copines, Solange Casabianca, qui était la secrétaire de madame Rivain, Isabelle Héran, Françoise Ramos, Patricia Valentin, Josy Debrade, Catherine Pivetta.

Le premier changement important, ça a été les premiers ordinateurs, à partir de 1988, avec frappe au kilomètre et mise en forme ensuite, et des écrans monochromes. Le premier logiciel était Framework. Le bureau administratif était alors dirigé par Jean-Claude Camoin.

Le directeur général, monsieur Tenenbaum, très professionnel, était toujours très pris. Je n'ai connu son successeur, Pierre-Henri Gourgeon, que très peu de temps.

A Montparnasse, le quartier était formidable, mieux que Friedland, plus vivant. On avait tout à disposition, le marché du boulevard Edgard Quinet, les magasins de la rue de Rennes et de Maine-Montparnasse, on allait même à la Samaritaine… Nous pouvions manger à la cantine de La Poste, rue Campagne-Première, mais nous lui préférions le restaurant d'ADP, boulevard Raspail. Au 93, nous n'étions pas très nombreux, nous nous connaissions à peu près tous… J'avais le sentiment de faire partie d'une grande Administration, avec un grand chef. Le travail ne manquait pas, bien sûr, mais la convivialité non plus. Chacun tenait sa place, comme on dit, mais toujours dans le respect mutuel. Sans vouloir faire dans la nostalgie à outrance, je n'ai jamais retrouvé un lieu de travail aussi agréable. »

Témoignage recueilli en décembre 2011.

Sommaire

Vincent Courtois

La faune du 93

Vincent Courtois entre en juin 1982 à la DGAC comme secrétaire administratif et travaille durant dix ans à la gestion des personnels avant de rejoindre le SFACT et le bureau des licences. Il évoque ici ses premières années à Montparnasse et des personnages d'une autre époque.

« J'ai débarqué à la DGAC , comme beaucoup, un peu par hasard, c'était le premier concours auquel j'avais été reçu. Lors de l'oral d'admission, le président du jury, M. Cuillandre, avait testé mes connaissances relatives à l'histoire de France et j'avais eu la chance de pouvoir y répondre. Mais j'ignorais tout de l'univers de l'Administration et le premier contact s'avéra un peu surprenant.

Par une belle journée de juin, je fus reçu par le chef de bureau, un monsieur charmant au teint hâlé, lequel me confia aux bons soins d'une dame tout aussi sympathique, encore plus bronzée que lui et qui nous convia, mon collègue et moi, à arroser dignement notre arrivée dans l'un des cafés alentour…

Après ce rituel de bienvenue, le travail dont je fus chargé consistait, sous l'autorité de la dame en question, à assurer la gestion administrative des techniciens de l'aviation civile, tâche à mes yeux peu exaltante. Nous étions 12 à partager environ 40 m^2 de locaux mal adaptés, environnés de tours de dossiers et de bacs métalliques remplis de fiches récapitulant la carrière des agents.

Ce qui me frappe aujourd'hui, avec le recul, c'est que la population des fonctionnaires a considérablement évolué, le niveau de recrutement s'est beaucoup élevé. Nous étions dans une Administration par beaucoup d'aspects courtelinesque, où régnait un caporalisme tempéré par un certain laisser-aller. Il y avait parmi nos collègues quelques personnages hauts en couleur, anciens de l'armée coloniale recrutés par les emplois réservés et rescapés de la guerre d'Indochine. D'autres avaient servi en Afrique avant les indépendances, tel cet ancien chef de poste au Tchad, affecté aux archives et redouté du personnel féminin qui ne s'y rendait qu'accompagné, l'intéressé ayant conservé de son séjour aux colonies des attitudes qui, de nos jours, lui vaudraient sans doute quelques démêlés avec la Justice…

Je me souviens aussi de cet administrateur, bougonnant dans sa pipe, infatigable travailleur et dont le bureau restait allumé jusque tard dans la nuit - y dormait-il ? - et de ce directeur général impatient qui donnait parfois des coups de pied d'un ascenseur beaucoup trop lent à son goût.

Le travail ne me passionnait guère et je suis persuadé qu'il en était de même pour nombre de mes collègues. Le service n'était pas encore informatisé, on était encore à l'époque du traitement mécanographique mis au point dans les années trente. Nous utilisions une procédure dite "liasse-brouillon-arrêté" (LBA), consistant à cocher des cases pour la dactylo, qui produisait ensuite arrêtés ou décisions de façon en partie automatique. Depuis lors, la généralisation de l'ordinateur puis de la messagerie ont changé la donne dans les services et assoupli des rigidités excessives. La productivité s'en est trouvée bien améliorée.

Toutefois, malgré l'entassement, la promiscuité et l'autoritarisme de certains cadres, l'ambiance était somme toute agréable, tout comme le quartier. J'étais parisien, j'habitais à 10 mn. Nous sortions souvent entre collègues et prenions parfois quelques libertés, les conditions de travail nous y incitaient. Nous nous échappions parfois l'après-midi par un petit escalier donnant sur la rue Péguy, notre chef de bureau faisait mine de ne rien voir. Du moment qu'on le laissait travailler…

En 1992, j'ai quitté le service du personnel pour le SFACT et j'ai rejoint la rue Lecourbe. Montparnasse, c'était la direction générale, il y avait une certaine tenue. A la Convention, le style était nettement plus relâché, avec une cafétéria pourvue de la licence IV, ouverte dès 11 h 30… Mais cela n'a pas duré, sept mois après mon arrivée, la DGAC a déménagé à Issy-les-Moulineaux. »

Témoignage recueilli en février 2012.

Sommaire

La Convention, une cité dans Paris

Vue aérienne de la cité de la Convention en 1980.

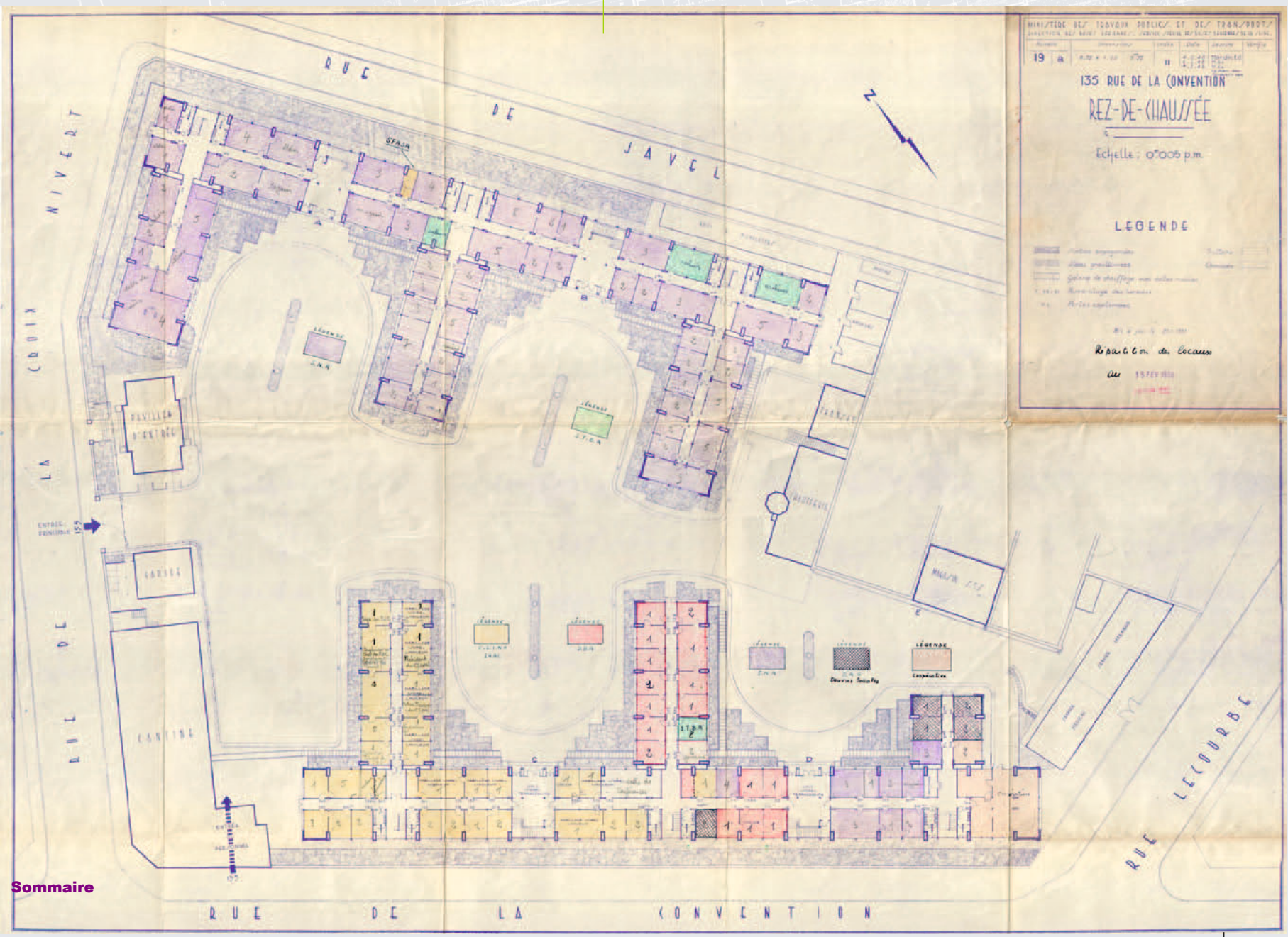
Les bâtiments de la Convention, construits en un temps record, se voulaient provisoires. Leur qualité médiocre - de l'aveu même de celui qui présida à leur construction, François Théveniau, alors chef du service spécial des Bases aériennes de la Seine - n'empêcha pas les services d'y rester cinquante ans. Dans la mémoire collective de l'Aviation civile, la Convention, cousin désargenté de Montparnasse, reste un lieu sympathique, accueillant, familial, dont les multiples recoins et la structure peu fonctionnelle semblaient avoir été conçus pour une vie professionnelle imparfaite, et donc humaine.

Du point de vue architectural, plusieurs événements ont rythmé la vie de la Convention. Ce fut d'abord, en 1964, l'érection d'un nouvel épi perpendiculaire au bâtiment qui tournait le dos à la rue de Javel. Ce fut ensuite, entre novembre 1965 et juin 1966, le creusement de garages souterrains, première étape de l'édification de la tour destinée à réunir tous les services de l'Aviation civile et qui ne vit jamais le jour. L'opération avait été précédée de la suppression de deux épis perpendiculaires au bâtiment adossé à la rue de la Convention. Enfin, entre août et novembre 1966, fut construit le bâtiment abritant la cafétéria, auquel fut accolé ensuite le bâtiment qui abrita l'autocom.

La cité de la Convention occupait un faux quadrilatère délimité par les rues de la Convention, de la Croix-Nivert, de Javel et Lecourbe, dont les accès furent modifiés au cours du temps. La première adresse figurant sur les papiers à en-tête est le 135, rue de la Convention, adoptée par le service spécial des Bases aériennes de la Seine dès 1947 ; elle disparaît rapidement au profit du 155, rue de la Croix-Nivert, utilisée par tous les services jusqu'au début des années soixante-dix avant d'être remplacée par le 246, rue Lecourbe. Ce dernier changement d'adresse date du milieu des années soixante, époque où la construction des garages souterrains nécessitait l'accès des véhicules de chantier par la rue de la Croix-Nivert.

Sommaire

Les bâtiments de la Convention en 1956. Ici, le rez-de-chaussée. Le bâtiment sud, le long de la rue de la Convention, comporte encore ses trois épis d'origine ; en bas à gauche, l'ancien bâtiment de la SMIM héberge la cantine ; l'entrée se fait par la rue de la Croix-Nivert.



Sommaire

François Théveniau

Un procédé de construction justifié par l'urgence

En 1952, François Théveniau, chef du service des travaux immobiliers aéronautiques de la région parisienne, évoque dans le **Bulletin du SGACC** *la construction de la cité administrative qu'il avait conduite quelques années auparavant. Avec un regard critique, tout à son honneur.*

« La construction d'une cité administrative, 135, rue de la Convention, à Paris 15e, a été entreprise en 1946 dans le but de loger, en les regroupant, certains services du secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale qui se trouvaient répartis dans quelques immeubles de l'Etat et surtout dans de nombreux immeubles à usage d'habitation ayant fait l'objet de réquisition par les autorités d'occupation et provisoirement conservés par l'Administration française.

Le problème posé consistait à construire 350 bureaux dans un délai très court et en réduisant au strict minimum l'emploi de matériaux contingentés. Il fut décidé d'utiliser largement pour cette construction des éléments préfabriqués en bois, rigoureusement standardisés, mis au point par le service technique des Bases aériennes et déjà utilisés pour des constructions les plus diverses telles que locaux d'habitation, casernements de troupes, logements d'officiers et sous-officiers, aérogares, etc.

Les éléments de ces constructions sont constitués par des pièces de bois de pin et de sapin français, de dimensions standard. Les dimensions et poids des éléments sont tels que leur transport et leur manipulation sur chantier s'effectuèrent avec la plus grande facilité.

Le projet comportait deux bâtiments principaux sensiblement de même importance. Un pavillon de contrôle, placé à l'entrée, permet de diriger les visiteurs. Une cantine, destinée au personnel, a été aménagée dans le bâtiment en dur[1], conservé après démolition de l'usine.

Les bâtiments principaux comportent deux étages sur rez-de-chaussée, ce qui n'avait jamais été réalisé antérieurement avec des éléments de charpente ; aussi les poteaux simples furent-ils remplacés par des poteaux-caissons, montant d'une seule pièce depuis la semelle basse jusqu'à la sablière supérieure.

[…] Grâce à la construction de cette cité administrative, il a été possible, dans un court délai de regrouper de nombreux services et de rendre à leurs anciens bénéficiaires d'importants locaux d'habitation.

Le premier bâtiment, commencé en septembre 1946, a été partiellement occupé en janvier 1947 ; il l'a été entièrement en juillet. Le bâtiment bordant la rue de la Convention a été totalement occupé en décembre.

Ces constructions ne sont certes que semi-définitives ; mais, moyennant un entretien normal, elles pourront avoir une durée justifiant amplement les dépenses investies en n'ayant fait appel que dans une modeste mesure aux matériaux contingentés.

Construction originale par sa technique nouvelle, avenante, d'un confort certain mais d'où fut bannie toute idée de luxe, la cité de la Convention répond aux exigences de la vie administrative moderne. Il suffira d'évoquer les baraquements malsains et inhospitaliers qui trop souvent, naguère, abritèrent les services publics, pour mesurer les progrès réalisés.

Mais cette solution, née de la période de pénurie, imposée par la servitude liée au terrain et l'urgence, peut-elle être adoptée en période normale ? Nous ne le pensons pas.

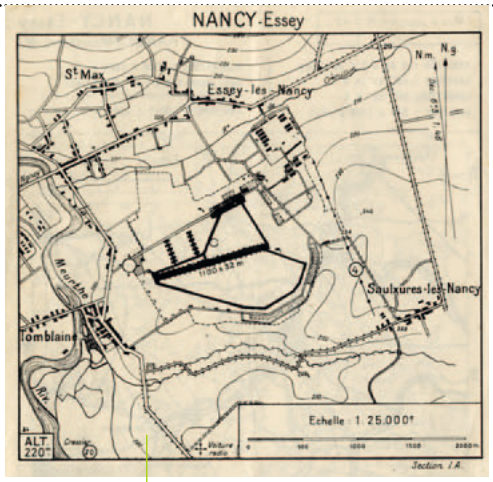
Une construction en béton et briques présente en effet de tels avantages sur le mode de construction adopté pour la cité Convention (isolations thermique et phonique meilleures, ossature indéformable, danger d'incendie moindre, entretien plus facile et moins onéreux, longévité indiscutable), qu'ils compensent nettement le coût légèrement plus élevé de ce mode de construction. La comparaison cesse d'ailleurs d'être discutable si l'on fait intervenir dans les calculs de prix de revient la question de l'amortissement.

La solution adoptée n'a été justifiée que par l'urgence. »

Bulletin du SGACC, n° 62-63, 1952.

1. Au coin des rues de la Convention et de la Croix-Nivert (N.D.A.).

Sommaire



Carte d'approche, 1946.

Vital Ferry

La Convention, lien avec les aérodromes

Recruté en mars 1946 comme agent de la circulation aérienne au service des Ports aériens, Vital Ferry est affecté ensuite comme contrôleur à l'hydrobase de Fort-de-France. De retour en métropole fin 1948, avant de repartir outre-mer, pour Madagascar puis l'Indochine, il effectue en 1949 un stage à la section des instructions aéronautiques installée à la Convention. La cité n'a alors que deux ans d'existence.

« Dans un quasi-quadrilatère irrégulier, auparavant siège d'une usine ayant travaillé pour l'Allemagne durant l'Occupation, divers services de l'Aviation civile sont installés dans des baraquements provisoires. Ceux situés le long de la rue de la Convention sont affectés au service de la Navigation aérienne, qui n'est pas encore crédité du qualificatif technique et dont les sept divisions, notamment celles de la radio et de la circulation aérienne, sont regroupées sur deux étages. En face, des bâtiments similaires sont occupés, dans l'ordre depuis l'entrée des véhicules de la rue Lecourbe, successivement par la direction des Bases aériennes, par le service de l'Aviation légère et sportive et, dans une partie du rez-de-chaussée, par la section des Instructions aéronautiques. Quelques bureaux sont alloués à l'organisme du contrôle en vol et au sauvetage aéromaritime.

La branche bordant la rue de la Croix-Nivert abrite le bureau des enquêtes-accidents. Un bâtiment en dur de plein pied est réservé au standard téléphonique, dont les nombreuses préposées ont fort à faire avec les multiples communications échangées avec l'extérieur.

Enfin, au coin des rues de la Croix-Nivert et de la Convention, est implantée une construction en briques rouges hébergeant l'ex-conciergerie de l'usine et divers bureaux. Au rez-de-chaussée, les locaux du concierge surveillant les entrées du personnel et des visiteurs puis la cantine. Au premier étage, des locaux administratifs et, dans une pièce dominant les deux rues, un central de transmission (BT) abritant deux téléimprimeurs bourdonnant sans arrêt ainsi qu'une station d'émission/réception en radiotélégraphie, dite de commandement, reliant en permanence, de jour comme de nuit, les diverses unités de la cité aux aérodromes et territoires d'outre-mer. Le plus gros du travail est constitué par les nombreux avis aux navigateurs aériens (ANA, depuis rebaptisés NOTAM, pour *notice to airmen*) reçus ou écrits par la SIA. Lorsque le téléimprimeur aura définitivement supplanté le service fixe des télécommunications, ce local technique sera affecté à la section acoustique (STNA/2) qui y installera un laboratoire.

La cité provisoire a rempli fidèlement sa fonction bien au-delà des prévisions les plus folles quant à sa durée… Elle est aujourd'hui livrée aux logements privés, dont les occupants n'ont aucune idée de l'immense travail de reconstitution des aérodromes qui fut conduit en ce lieu. »

Novembre 2011.

Au coin des rues de la Convention et de la Croix-Nivert, vestige de l'ancienne usine SMIM, le bâtiment en briques rouges dont le dernier étage dominait la cité.

Sommaire

Jean-Michel Goyat

Entre finances et avions de collection

Entré à l'Aviation civile en 1982 par la voie administrative, Jean Michel Goyat a alterné les fonctions budgétaires et la gestion des avions de collection, sa passion. La cité de la Convention, où il passa les dix premières années de sa carrière, est restée chère à son cœur.

« Je suis entré à l'Aviation civile en 1982, après avoir réussi le concours externe de secrétaire administratif. J'ai été affecté au STNA, dirigé par Alain Monnier. J'ai travaillé au personnel, avec Mme Schneider, puis aux marchés publics avec Bernadette Taupin. L'informatique balbutiait encore. Il y avait à l'époque des différences dans la rémunération des administratifs selon que l'on était d'un corps de services extérieurs ou d'un corps de centrale. A la Convention, c'était d'autant plus choquant qu'il suffisait de traverser la cour pour changer de régime de primes.

Reçu au concours de secrétaire en chef, j'ai rejoint le SFACT, dans le bâtiment qui faisait face au STNA. Je remplaçais Jean-Marc Grandsire au budget, chez Marie-France Besse. Bernard Palayret dirigeait le service avec ses adjoints Claude Frantzen et Michel Bommier. C'était l'âge d'or, aussi bien côté finances que côté ambiance. La hiérarchie n'était pas pesante, ce qui comptait avant tout c'était la capacité d'assumer les responsabilités qui vous étaient confiées et la connaissance des dossiers. Le service donnait la possibilité aux personnels administratifs de devenir pilote privé, et j'ai saisi cette opportunité. Il est vrai que même si j'étais venu à la DGAC par hasard, je m'intéressais depuis longtemps aux avions…

La cité de la Convention était un endroit agréable, où la vie professionnelle était au cœur de la vie tout court, dans un quartier de commerces et de cafés qui permettaient ce que l'on n'appelait pas encore des "after". Trois de ces établissements, voisins immédiats de la cité, rythmaient les journées de ceux qui s'efforçaient de joindre l'agréable à l'utile. Le café de l'Industrie, au coin des rues Croix-Nivert et Convention, était réservé au noir ou au crème du matin. Le Khédive, rue de la Convention, était en dépit de son nom oriental tenu par des Auvergnats et leur chien Philibert. Ils avaient leurs têtes, mais ils aimaient bien l'Aviation civile, qui leur fournissait une clientèle régulière. Le troisième, le café de l'Avenir, situé rue Lecourbe, contre la station service, était tenu par des Nord-Africains qui, une fois par semaine, servaient un couscous très apprécié des habitants de la cité. Et, pendant la pause méridienne, l'on y rencontrait toutes les catégories de personnel venus y prendre leur café et taper le carton. On ne me croira pas, mais les ingénieurs jouaient au bridge, les administratifs au tarot et les ouvriers à la belote.

Après le déménagement à Camille Desmoulins, je me suis orienté vers la réglementation aéronautique et j'ai eu l'occasion de m'occuper des aéronefs de collection, qui m'intéressaient depuis toujours. Puis j'ai retrouvé le budget. Ce n'était pas encore le temps de la LOLF[1], les directeurs faisaient en sorte de consommer tous leurs crédits… je pense d'ailleurs qu'au delà des apparences, la LOLF n'a pas changé grand chose. Je suis passé ensuite au service de la communication, à une époque marquée par deux événements dramatiques, l'accident du Concorde en 2000 et les attentats du 11 septembre 2001.

Après avoir été nommé attaché, j'ai été affecté au STBA, aux finances toujours, avec plusieurs budgets à gérer. C'était un monde très différent du SFACT, avec une hiérarchie pesante. Je ne m'y suis pas plu. Une badgeuse venait d'être installée, et pour le mauvais motif : pas pour donner de la souplesse, c'est-à-dire aller dans le sens de la qualité du travail et de la vie familiale, mais pour lutter contre l'absentéisme de quelques uns… ça ne réussit jamais, les dilettantes savent s'organiser et c'est humiliant pour les autres. Pour ma part, je la qualifiais de pointeuse, il faut appeler les choses par leur nom. A part cela, je dois reconnaître qu'il y avait tout de même une certaine ambiance au STBA, un peu comme du temps de la Convention.

J'ai fait mes trois ans à Bonneuil, puis j'ai rejoint Farman, à la formation… c'était le moment où l'on changeait les logiciels. De toute façon, on change les systèmes de gestion tous les deux ans et, en prenant un nouveau poste, on a une chance sur deux de tomber dessus… Par la suite j'ai retrouvé les affaires réglementaires et les avions de collection.

J'ai eu une carrière variée ; j'ai abordé la plupart des fonctions confiées aux personnels administratifs, mais j'ai également travaillé dans le domaine aéronautique. J'ai présenté une fois l'examen d'attaché principal… c'est un grand oral, il n'est pas adapté. Les orientations de la Fonction publique sont restées lettre morte, l'expérience professionnelle n'est pas vraiment prise en compte. C'est dommage. »

Témoignage recueilli en juillet 2012.

1. Loi organique relative aux lois de finances.

Sommaire

William Fenet

Un endroit vieillot, mais sympathique

"C'était en septembre 1991, j'avais décidé de quitter France Télécom. J'étais dans une direction commerciale et mon avenir, c'était de travailler en agence. A l'époque, cela voulait dire vendre des objets à des gens qui n'en avaient pas besoin.

Mon bureau était à la tour Montparnasse et je prenais souvent le café sur le boulevard, près du siège de la DGAC. L'immeuble avait un côté ancien, mystérieux, très différent de la tour, je me disais que cela pouvait être intéressant d'y travailler.

Je décidai d'y aller un midi. Le bâtiment était imposant extérieurement. L'intérieur était très tarabiscoté. Certains occupants étaient installés dans des bureaux très grands, d'autres dans des chambres de bonne, petites et presque sans fenêtres. J'avais l'impression que c'était dans les petits bureaux qu'on travaillait le plus. Dans les grands, on discutait.

Au bureau du personnel, je rencontre une personne très sympathique, Jean-Louis Cilia. Il me parle d'un poste au SFACT, à la Convention.

Je me renseigne. Je ne comprenais pas bien de quoi il s'agissait, et ça m'inquiétait un peu. C'était l'époque où le SFACT voulait créer des redevances sur le modèle anglais de la *Civil aviation authority* et il fallait quelqu'un pour monter le dossier. Il s'agissait d'un poste de chargé de mission "Ressources".

J'allai voir sur place. C'était en octobre 1991. En arrivant à la Convention, j'aperçois des Algeco[1] et un bâtiment en dur. Je passe l'entrée très facilement. J'avais l'impression de retrouver un collège que j'avais fréquenté à Marseille. Je me disais : *"Ils doivent être pauvres, à la DGAC..."* Je monte les escaliers en vieux bois et j'arrive au premier, devant un bureau sur lequel sont empilés des dossiers. Il y en a aussi par terre. Je suis reçu par monsieur Petit, chef de la division administrative. Il me réexplique… je comprends un peu mieux.

Je croise dans le couloir des gens habillés comme des pilotes. Je pose la question : on me dit que ce sont des pilotes, mais qui ne pilotent plus. Ils ont gardé la chemise.

Je rencontre celui que je devais remplacer et là, heureux hasard, c'était un ancien élève des IRA[2], comme moi. Ma femme le connaissait. Il venait des PTT, elle aussi. Le monde est petit. Nous avons sympathisé très vite.

On m'a demandé de revenir pour revoir le grand chef, Claude Frantzen. C'était rapide. L'homme avait l'air accessible. A France Télécom, le directeur, je le voyais seulement au pot de fin d'année.

Je retourne à la Convention, au même endroit. Le bureau est en bois aussi. Mais plus grand. La pile de parapheurs est plus haute, 1 m. Je me demande quand il arrivera à signer celui du dessous de la pile…

Monsieur Frantzen me reçoit et me parle du SFACT. Il est ingénieur général de l'armement. Il me dit : *"Méfiez-vous des arguments techniques et de ceux qui en abusent… Ils vous diront que si vous ne comprenez pas, c'est normal, c'est technique. Ne les croyez pas, ici on ne fait pas de technique."*

En fait, je pensais que c'était un test… et il me pose sa question fétiche : *"Qu'aimez-vous lire ?"* Que répondre ? A l'époque, je lisais Michel Foucault… Je me suis dit : *"Faut pas en parler, ça fait intello de gauche."* Et je réponds : *"Des romans policiers"*. Là, je me dis qu'il va me demander d'en citer un… et bien non. Heureusement, car aucun titre ne me revenait sur le moment.

Je retourne voir monsieur Petit qui avait assisté à l'entretien et je lui demande : *"Vous croyez que c'est bon ?"* Il me dit oui. *"A cause de mon intérêt pour les romans policiers ?"* Il ne m'a pas répondu.

En fait, le poste n'avait donné lieu à aucune candidature interne. J'avais parlé de ma participation à un groupe international et j'ai su après que monsieur Frantzen recherchait des profils de personnes qui avaient une expérience de ce type.

J'ai accepté le poste. Puis je n'ai pas cessé de me dire : *"Pourquoi partir de France Télécom ? Un endroit riche, prestigieux, un bureau au 28e étage de la tour Montparnasse, d'où je vois tout Paris, pour m'en aller dans des locaux provisoires - depuis 40 ans - où une simple allumette peut faire flamber tout le bâtiment…"*

A la DGAC, les gens étaient différents. Ils ne faisaient pas "ingénieur télécom", ils n'avaient pas des têtes de consultant… La DGAC, c'était décontracté, en tout cas au SFACT de l'époque. En un mot, je retrouvais un endroit vieillot, mais sympathique et humain. Je ne l'ai jamais regretté."

Septembre 2011.

1. Ils avaient été installés dans la cour de la Convention à l'été 1989 pour les besoins de la sous-direction technique du SFACT (N.D.A.).
2. Instituts régionaux d'administration (N.D.A.).

Sommaire

Yves Sagnier

Une petite ville du Far West

Polytechnicien, ingénieur de l'aviation civile, Yves Sagnier a dirigé la division radar-visualisation du STNA puis le département radar et intégration sol-bord du CENA avant de rejoindre le CEDRE. Il a gardé des souvenirs forts de la cité de la Convention, son premier cadre de travail. Auteur de romans et de nouvelles, il évoque ici l'histoire réelle ou légendaire du site fermé en 1998.

Chaque fois que je passe au coin des rues Lecourbe et Convention, dans le 15e arrondissement, j'ai un pincement au cœur. Plus rien ne l'indique, mais cet endroit fut l'un des sites les plus actifs et les plus attachants de la DGAC. Bien que son entrée ait été située rue de la Croix-Nivert, puis rue Lecourbe, on l'appelait "La cité de la Convention" ou tout simplement "la Convention".

La première impression était tout sauf favorable. Pour moi, ce fut au printemps 1987, au cours de ma scolarité à l'ENAC. En comparaison d'autres sites, en particulier du STNA/7 à Evry et du CENA à Athis-Mons, qui disposaient de bâtiments quasiment neufs, la cité de la Convention semblait un fantôme poussiéreux issu des années quarante, avec un mélange de briques et de planches et une cour mal bituminée. Les immeubles de Montparnasse ou de l'avenue de Friedland, plus anciens, dégageaient à l'inverse une élégance immuable et un classicisme impérial avec leur tapis rouge sur les escaliers et leurs boiseries travaillées.

Autant être honnête : en sortie d'ENAC, j'ai bien essayé de ne pas me retrouver là-bas ! Peine perdue, je fus affecté au STNA, département 4.

Mon bureau était au premier étage du bâtiment à gauche dans la cour. L'escalier en bois craquait et les marches étaient usées. Les murs du bureau étaient jaunes et sales. Je m'aperçus le premier jour qu'un précédent occupant avait écrit le numéro de téléphone de son dentiste au crayon de couleur sur le mur. Visiblement ça ne datait pas de la veille, car ça commençait par VAU. On était en 1988 et les numéros de téléphone n'étaient plus précédés de l'indicatif de quartier en lettres (VAU = Vaugirard) depuis les années soixante…

La cité ressemblait à une petite ville du Far West, avec sa place centrale et ses bâtiments. Sa structure était assez étrange. Il y avait des ramifications, des couloirs cachés, des escaliers dérobés... Le parking souterrain jouxtait, selon la légende, d'anciennes cuves de carburant utilisées par les panzers allemands pendant la guerre, qui empêchaient son extension. Le dernier étage du bâtiment à l'angle Convention/Croix-Nivert aurait abrité un nid de mitrailleuses de l'occupant… On racontait heureusement des histoires plus gaies à propos de personnes surprises à des occupations chaleureuses mais peu professionnelles dans l'escalier menant au-dessus de la cantine. Moins amusantes mais plus fréquentes, les aventures de ceux qui se retrouvaient coincés à l'intérieur de la cité après 20 h 00. En hiver, on avait intérêt à faire attention car, à l'heure dite, le courant était coupé et l'on se retrouvait dans le noir, avec cinq minutes montre en main pour prendre ses affaires - dans un bureau sans lumière -, descendre les escaliers, traverser la cour et sortir dans la rue. Certains ont dû faire le mur.

Le cloisonnement des bâtiments créait des clans. On allait rarement de l'autre côté de la cour, sauf au début des années quatre-vingt-dix, quand la seule machine à café automatique se trouvait au SFACT. De ce côté de la cour, des Algeco commencèrent à fleurir. Les occupants ne s'en plaignaient pas, certains trouvaient ça mieux que les bureaux en dur.

Le STNA possédait un laboratoire, dépendant justement de ma division, et dont une excroissance sous verrière longeait le bâtiment principal côté rue de la Convention. On y trouvait des machines-outils baroques, des tables à dessin, du matériel pour circuits imprimés. On y produisait des générateurs de synchronisation pour radars, des claviers d'écrans de visualisation à l'époque où modernité rimait encore un peu avec artisanat... et on pouvait même, en 1993, y rencontrer quelqu'un qui ignorait que le département de la Seine-et-Oise n'existait plus depuis 1967 ! Ce laboratoire était à l'image du STNA de ce temps-là, avec des pionniers des systèmes de l'aviation civile, qui se souvenaient de la réalisation en interne des premières aides à la navigation dans les années soixante.

On s'interrogeait depuis longtemps sur l'avenir de la cité. La vétusté des bâtiments n'attirait guère les candidatures et les services souffraient de trous dans leur organigramme. Il y avait deux écoles : celle du déménagement et celle de la rénovation. La seconde préconisait de raser la cité et d'en reconstruire une autre, plus moderne et capable d'accueillir quasiment tous les services parisiens. Mais cette idée se heurtait aux règlements qui limitaient la construction de bureaux dans Paris : tant qu'on ne rebâtissait pas, on pouvait

Sommaire

rester, mais détruire entraînait de facto le départ. Une légende circulait à ce sujet : le terrain aurait été donné ou légué à l'Etat juste après la guerre pour y construire un parc et la présence "temporaire" de l'Aviation civile n'avait que trop longtemps duré.

Les partisans du déménagement parlaient d'envoyer le STNA à Toulouse et de regrouper les autres services ailleurs en région parisienne. Finalement c'est ce qui fut fait, par étapes. Tout d'abord, la DNA quitta l'immeuble de l'avenue de Friedland et vint s'installer en 1990 rue Blomet, à deux pas de la cité. Cela changea la vie de tous les jours. Auparavant, une réunion à la DNA était un véritable voyage intra-urbain ; désormais, les locataires de Blomet venaient manger à la cantine de la Convention. Des réunions impromptues se tenaient tous les jours à la cafétéria ; des affaires se réglaient autour du café.

En janvier 1991 survint la deuxième guerre du Golfe, suivie de nouvelles mesures de sécurité. Le port de la carte de service devint obligatoire dans la cité ; cependant, de nombreux habitués de la cantine n'étaient pas de la DGAC. Ce fut donc la carte de cantine, rectangle en carton vert ou rose sans photo, qui devint le laissez-passer à l'entrée de la cour.

Peu après fut prise une décision majeure concernant l'avenir de la cité : le STNA irait à Toulouse. En 1993, deux subdivisions des départements 4 et 7 partiraient en avant-garde dans des locaux provisoires loués à Basso-Cambo. En 1995, les départements entiers suivraient dans les bâtiments définitifs ; enfin, en 1998, la totalité du service serait réimplantée en Haute-Garonne.

Paradoxalement, c'est alors que commencèrent les travaux de rénovation. L'escalier du STNA fut recouvert d'un revêtement cachant le bois mais n'empêchant pas les craquements. En revanche, les bureaux furent refaits à la perfection : moquette neuve, peinture fraîche… Dans ses dernières années, la cité devint un lieu très confortable, alliant la bonne ambiance habituelle à des locaux rénovés. Le hall d'entrée du STNA fut même un temps agrémenté d'une maquette de station radar monopulse, avec antenne tournante et tour aux couleurs réelles, blanc et rouge.

A la fin de l'année 1993, le siège de la DGAC quitta Montparnasse pour Issy-les-Moulineaux. Le SFACT, le SBA, les archives et les services de la DRHAF implantés dans la cité suivirent cette migration, tandis que l'IGACEM et le conseil médical partaient combler le vide laissé à Montparnasse.

La moitié de la cité, l'aile droite en entrant dans la cour, était devenue une cité fantôme. La Convention n'abritait plus que le STNA. Même pour moi, qui n'habitais là que depuis six ans, cela fut un sacré choc… La cantine, refaite elle aussi, devint largement surdimensionnée et l'essentiel des chaises et des tables déménagèrent à Issy.

Aux départements 4 et 7, nous avions eu tout le mois d'avril 1994 pour déclarer si nous suivions ou non le STNA à Toulouse. Bien que restant en région parisienne, j'organisai tout de même la répartition des personnes de ma division dans les nouveaux locaux toulousains. Alors qu'on était globalement serrés à la Convention, les futurs locaux de la Mounède semblaient gigantesques sur le papier : pensez-donc, pas plus de deux personnes par bureau ! Malgré tout, en septembre 1995, lors de l'implantation effective, il n'y avait déjà plus assez de place…

En mai 1995, je partis au CENA, à Athis-Mons. De fait, le CENA dépendait du STNA pour les marchés et le budget… ce qui me fit revenir souvent en réunion à la Convention, dont je suivis ainsi les dernières années.

La partie droite de la cour fut démolie et des logements construits à la place des anciens locaux administratifs. Puis, en 1998, le reste de la cité fut fermé. Mais avant que tout ne soit détruit, la cafétéria fut utilisée comme décor d'un commissariat de police dans une série télévisée.

Aujourd'hui, le coin Convention/Lecourbe est dévolu aux immeubles d'habitation. Quand je passe à proximité, je me dis que dans le meilleur des mondes, ils pourraient abriter les services parisiens de la DGAC… mais ceci est une autre histoire. ”

Mai 2012.

1994. La démolition des bâtiments bordant la rue de Javel, évacués en 1993.

Sommaire

Marie Carru

Proavia, fille du STNA

Marie Carru a succédé en 1995 à Charles Lataillade comme déléguée générale de Proavia, association créée en 1976 à l'initiative de Bernard Palayret, qui dirigeait alors le STNA, pour promouvoir à l'étranger le savoir-faire et la technologie des entreprises françaises dans le domaine aéroportuaire. Hébergée par l'Aviation civile, Proavia, à l'origine officiellement domiciliée rue La Boétie, a connu les vieux locaux de la Convention puis ceux de Montparnasse avant de rejoindre la rue Farman. Elle est la dernière entité à avoir quitté la Convention.

« J'ai été embauchée en juin 1995 par Sofréavia, dont le secrétaire général était alors Claude Vincent, sur un contrat de huit mois afin de réaliser pour le compte de l'Aviation civile une étude sur les équipementiers aéroportuaires. A la DGAC, qui était alors à Camille Desmoulins, Jean-Pierre Chapuis venait de créer la mission actions extérieures, la MEX, avec pour vocation de favoriser la coopération internationale et de valoriser l'exportation du savoir faire dans les secteurs d'activité de la DGAC, essentiellement le contrôle aérien et l'ingénierie aéroportuaire. Ce qui relevait de la construction aéronautique était pris en compte par la DPAC.

C'était après le salon du Bourget. Monsieur Chapuis organisait des conférences de presse et des tables rondes pour interroger les industriels sur ce dont ils avaient besoin pour réussir à l'export. J'ai appris en cours d'étude l'existence d'une structure créée vingt ans auparavant dans le même objectif et qui avait toujours été animée par Charles Lataillade. C'était Proavia.

Après avoir rendu mon travail, j'ai été recrutée par la Société générale pour faire du marketing - c'était ma formation d'origine -, mais je suis restée en contact avec la DGAC. J'avais attrapé le virus de l'aéronautique... En 1996, monsieur Chapuis m'a proposé de m'embaucher et j'ai dit oui immédiatement. C'est Proavia qui m'a recrutée le 2 mai, comme déléguée générale, et j'ai découvert la cité de la Convention.

L'association avait son bureau au 2e étage du bâtiment en briques rouges, tout au fond de la cité. Les fenêtres donnaient sur la rue de la Croix-Nivert. Les bâtiments côté nord n'existaient déjà plus, mais le STNA était toujours là. A mon étage, j'avais des voisins militaires qui sont ensuite partis à Trappes. Je me souviens avoir aperçu un jour, dans un bureau entrouvert, des oiseaux empaillés… je ne savais pas que la DGAC employait des ornithologues. C'était le bureau de monsieur Briot.

La Convention, c'était un voyage dans le temps, avec ses longs couloirs sombres, son parquet déformé… on avait l'impression d'être dans les coursives d'un bateau. Mais je ne connaissais pas grand monde, le seul bureau que je fréquentais, c'était celui des fournitures du STNA.

A sa création en 1976, Proavia, - outre la DGAC, membre fondateur - ne regroupait que quelques industriels et s'occupait de sécurité aérienne. Puis Charles Lataillade avait étendu sa compétence dans le domaine aéroportuaire, secteur où les Français étaient de plus en plus présents. Lorsque je suis arrivée, il était déjà retraité, mais continuait à gérer les affaires dans l'attente d'un remplaçant. Il a été surpris par le profil de celle qui venait lui succéder et me démoralisait par son scepticisme sur l'avenir de l'association. Assez vite j'ai modernisé l'équipement du bureau, et monsieur Lataillade a quitté définitivement les lieux. Les débuts ont été difficiles, beaucoup de factures impayées, des industriels qui ne croyaient plus beaucoup dans les possibilités de Proavia. J'ai embauché une stagiaire, puis une adjointe, Elodie Gaulard.

En 1998, le STNA a quitté la Convention pour Toulouse. Proavia est restée la dernière sur le site, il n'y avait plus dans la cité que le gardien avec son chien. La MEX ne pouvait pas nous accueillir à Camille Desmoulins et on a nous a transférées à Montparnasse. Le directeur général, Pierre Graff, soutenait l'association et notre présence à la DGAC n'était pas remise en cause.

Au début, nous étions logées dans un grand bureau du 3e étage qui donnait sur le boulevard. Puis, en 1999, l'ACNUSA est arrivée ; il a fallu laisser notre bureau à sa présidente et migrer à l'arrière du bâtiment, toujours au même étage, mais sur la rue Péguy. Le bureau était aussi grand, mais beaucoup plus froid, exposé côté nord. Nous avions des voisins souvent discrets, mais sympathiques.

Quand la DGAC a été transférée de la rue Camille Desmoulins à la rue Farman, il n'y avait toujours pas de place pour nous… Nous sommes restées à Montparnasse jusqu'à ce que l'Aviation civile quitte l'immeuble, en 2009. Mais cette fois, le directeur général, Patrick Gandil, nous a trouvé un bureau à la DGAC. »

Témoignage recueilli en mars 2012.

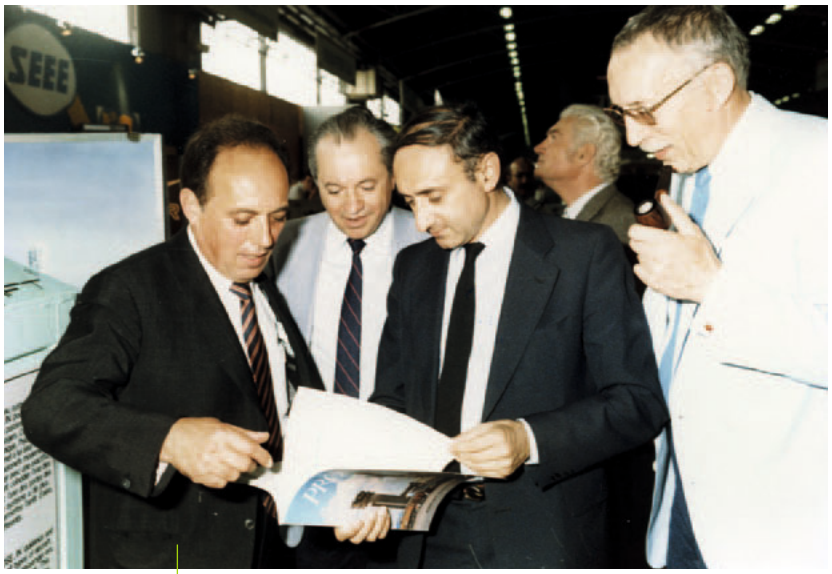
Sommaire

Proavia était logée au deuxième étage de ce bâtiment, côté rue Croix-Nivert.

La création de Proavia

J'ai fondé Proavia[1] en 1976 avec plusieurs industriels, notamment Bernard Cambier, de Thomson-CSF, le patron de la Compagnie des signaux et Jean Amoretti, qui dirigeait une boite spécialisée dans le balisage des pistes. L'objectif était de faire connaître et donc de vendre le matériel français, en éditant un catalogue en français et en anglais, en participant à des expositions aéronautiques et à des conférences et en informant les industriels sur les appels d'offre… Je me souviens que le nom de Proavia était déjà déposé mais que le titulaire avait gentiment consenti à en laisser le bénéfice à l'Aviation civile. A sa création, Proavia était principalement axée sur le matériel navigation aérienne. Elle s'est tournée ensuite vers les équipements aéroportuaires au sens large.

Bernard Palayret, juin 2012.



Salon du Bourget, 1985, le stand de Proavia. Un visiteur, Charles Lataillade, délégué général de Proavia, Daniel Tenenbaum, directeur général de l'Aviation civile et Bernard Palayret, chef du STNA.

Le catalogue 1984 de Proavia.

1. Proavia (Association pour la promotion des équipements de sécurité aérienne aéroportuaires) est une association professionnelle de la loi de 1901. Elle regroupe en 2012 cinquante sociétés spécialisées dans le secteur des équipements et des services pour les aéroports et le contrôle aérien (N.D.A.).

Sommaire

1966, construction du bâtiment destiné à accueillir la cafétéria de la cité de la Convention.

La fin muette d'un projet

Quand et par qui fut décidé l'abandon du projet de regroupement de l'administration centrale sur la cité de la Convention, dont les garages souterrains étaient construits depuis 1965 ? En juin 1989, dans *SPG Info*, Gabriel Keslassy, chargé de mission auprès de Noël Millet, évoquait encore cette perspective avec le choix d'un promoteur en 1991 et la livraison de 20 000 m² de bureaux à l'automne 1993, permettant de regrouper 1 100 agents.

L'abandon d'un projet est rarement formalisé. Les services de la communication, prompts à annoncer les réalisations de demain, démonstratives de la compétence des hommes d'aujourd'hui et de leur sens de l'avenir, se font beaucoup plus discrets sur leur abandon, qui pourrait être assimilé à un échec ou tout au moins suggérer que l'annonce était prématurée ou trop résolument optimiste.

Cité contre champ de manœuvres

En fait, le terrain de la Convention n'accueillera jamais l'administration centrale de la DGAC enfin regroupée ; il servira simplement d'échange avec le terrain de son futur siège, à l'extrême sud-ouest du 15e arrondissement.

Le 28 décembre 1994, un protocole d'accord est conclu entre l'Etat (préfet de Région et de Paris, directeur des services fonciers de Paris et directeur général de l'Aviation civile) et la ville de Paris concernant l'échange - sans soulte - de terrains rue de la Convention et avenue de la Porte de Sèvres.

Son préambule précise que l'approbation en juillet 1992 par le comité interministériel d'aménagement du territoire du *« plan de localisation de la DGAC comportant notamment le regroupement des services centraux sur un terrain appartenant à la ville de Paris situé à l'intérieur du site occupé par l'héliport Paris - Issy-les-Moulineaux sis à Paris 15e, 4, avenue de la Porte de Sèvres* […] *conduit à la libération du terrain occupé par la DGAC, rue de la Convention à Paris 15e. »* Le document souligne que parmi les terrains parisiens susceptibles d'accueillir la construction de logements sociaux, objet d'un protocole récemment passé entre l'Etat et la ville, celui de la Convention pourrait être utilisé en premier.

Le terrain de la Convention sera divisé en deux : le premier lot, situé au nord (8 340 m², soit 60 % des 13 905 m² de la cité), sera cédé par l'Etat à la ville pour la construction de 25 000 m² (SHON [1]) de logements sociaux contre une partie du terrain appartenant à la ville de Paris dans le 15e et sur lequel se trouve l'héliport de Paris - Issy-les-Moulineaux. Les deux biens sont considérés de valeur égale et évalués à 67,6 MF.

La ville de Paris envisage alors la construction de 250 logements sociaux sur le terrain cédé par l'Etat. La DGAC doit libérer une première emprise de 6 970 m² au plus tard le 30 septembre 1994, la ville se chargeant de détruire les bâtiments ; les 1 370 m² restants (la cour, avec en sous-sol le parc de stationnement) continueront d'être utilisés par les services de la DGAC qui resteront pour le moment implantés sur la partie sud du site.

Le terrain que la ville de Paris cède à l'Etat, avenue de la Porte de Sèvres[2], couvre 7 300 m², permettant de construire 25 000 m² (SHON) de bureaux destinés aux services de la DGAC. Le terrain doit être libéré par la Société d'exploitation du parc des expositions, bénéficiaire d'une autorisation d'occupation temporaire d'ADP. La ville s'engage à assurer la desserte du futur immeuble par la création d'une voirie publique depuis la Porte de Sèvres, dont les travaux sont estimés à 39 MF : la DGAC versera à la ville de Paris une contribution forfaitaire aux frais d'aménagement de 25 MF, dont 8 dès 1995. Le terrain lui sera remis au plus tard le 1er septembre 1995. Aux termes du protocole, la démolition des bâtiments sera à la charge des acquéreurs.

1. Surface hors œuvre nette.
2. La ville de Paris qui, en échange de la propriété du Champ de Mars, avait organisé à la fin du XIXe siècle le champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux fut en 1943 reconnue propriétaire de ce champ de manœuvres, mis à la disposition de la Défense nationale de façon illimitée et sans redevance. Le ministère de l'Air y aménagea un aérodrome pour ses avions de liaison ainsi que divers bâtiments. L'aérodrome, devenu par la suite l'héliport, fut confié en gestion en 1949 à l'Aéroport de Paris et affecté en 1951 au SGAC à titre principal et à la Défense à titre secondaire.

Sommaire

Pour illustrer l'affiche annonçant en 1993 le départ des services de la Convention vers Issy-les-Moulineaux, le graphiste a choisi les bâtiments les plus récents, les Algeco du SFACT.

L'échange définitif entre l'Etat (ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement) et la ville de Paris sera conclu le 3 décembre 1999.

On ne peut qu'être sceptique sur l'équilibre d'un échange sans soulte entre un emplacement situé au cœur du 15e arrondissement de Paris et un terrain non équipé[1], formellement rattaché au même arrondissement, mais à son extrême sud-ouest et à l'extérieur du périphérique. Si les terrains sont affectés de droits à construire identiques, la surface cédée par l'Etat est de superficie légèrement supérieure à celle reçue ; de surcroît, la DGAC doit financer 25 MF de voirie. La balance a donc très nettement penché du côté urbain.

1993, premiers départs

Dans la perspective de l'échange du terrain de la Convention contre celui de la Porte de Sèvres, la DGAC entreprend début 1993 la recherche de nouveaux locaux, une fois de plus provisoires, puisque la construction de son nouveau siège n'a pas encore débuté. Le terrain ne sera d'ailleurs disponible qu'en 1995. Le choix se porte sur un immeuble appartenant au Crédit Lyonnais et au Groupement Edouard Leclerc, situé à proximité immédiate du futur siège, mais sur la commune d'Issy-les-Moulineaux, au 48 de la rue Camille Desmoulins.

La direction générale, si elle avait besoin de locaux pour accueillir ses services logés à la Convention sur la partie échangée avec la ville de Paris, n'était pas pour autant tenue de quitter Montparnasse dans l'immédiat. C'est pourtant le cas. Le départ des services d'administration centrale pour Issy est décidé. Mais Pierre-Henri Gourgeon ne verra pas l'aboutissement du regroupement : il quitte son poste en juillet.

A l'été 1993, les services qui occupent les bâtiments nord de la Convention rejoignent la rue Camille Desmoulins. Le 17 septembre, 200 personnes disent adieu à la cité autour d'un buffet dansant organisé à la cafétéria par trois associations, l'ASDACEM, le COSPACEM et l'ANAFACEM. Michel Bernard, éphémère directeur général, participe à l'adieu.

En octobre, c'est au tour des services d'administration centrale de Montparnasse de rejoindre Issy-les-Moulineaux. Suivent aussi les services en location rue Blomet (la DNA et l'agence comptable) et rue Georges Pitard (le contrôle financier).

Pour autant, l'Aviation civile n'abandonne pas le 93, qu'elle dispute aux militaires depuis 1946 : conservant le rez-de-chaussée, le 1er, le 2e et le 3e étages, elle y installe l'inspection générale et d'autres éléments jusque-là basés à la Convention.

Derniers jours à la Convention

Les locaux évacués en 1993 sont démolis en 1994 et laissent la place en 1998 à des logements sociaux. Seuls restent désormais dans la cité amputée de sa partie nord le STNA, quelques autres petits services mais aussi la cantine, la cafétéria et, souvenir du projet de tour, le parking souterrain désert. Le STNA vit alors une étape majeure de son histoire, sa délocalisation à Toulouse, opérée en quatre temps, 1993, 1995, 1998 et 1999[2].

A l'été 1998, n'habitent plus le bâtiment du STNA que des personnels des départements administration et affaires générales/logistique, les uns en partance pour Toulouse, les autres en voie

1. Extrait de l'avis de la direction générale des impôts en date du 28 février 1994 sur la valeur vénale du terrain : *« Situation très défavorable : secteur excentré, très fortes nuisances sonores (proximité périphérique, héliport), terrain enclavé et non équipé. »*
2. La division ateliers-magasin de Bonneuil-sur-Marne.

Sommaire

Dernier casse croute à la convention

27 août midi : plus de cantine, plus de navettes pour Issy les Moulineaux. Que faire ?
Un petit shopping plus tard, les derniers "dinosaures" (la comparaison se limite au seul fait que, comme les dinosaures, les derniers locataires du site auront disparu brutalement, dixit Claude Vincent au cours d'une brève allocution) se retrouvent autour d'un buffet amical et animé.

La joie des partants se mélange à l'émotion des irréductibles parisiens. Mais tous ont passé une

grande partie de leur carrière sur ce site historique.
Cela tisse des liens qui sont difficiles à rompre !
Plus question de cartons, d'étiquettes, de rouleaux de papier collant, ou de poches poubelles. On en vient aux mérites comparés des rillettes du Mans, de la rosette de Lyon et du brie de Meaux. Un petit Bourgogne aidera à faire passer l'amertume de ces derniers instants.
Et de suite la conversation glisse vers les mets gascons qui attendent les toulousains : foie gras, confit de canard et autres ortolans, le tout agrémenté de Jurançon, Gaillac, Fronton et douceurs diverses.
Quelques jours plus tard, et quelques kilomètres plus loin, plus au sud, le premier petit déjeuner d'accueil était servi dans le hall d'entrée du bâtiment toulousain pour renouer les liens entre anciens et nouveaux délocalisés. Qu'importait le goût amer du café ou le fondant des chocolatines (traduire par pain au chocolat à Toulouse).

Il fallait quand même prendre des forces pour vider les cartons arrivés dans la nuit.
Une page était définitivement tournée, et les dinosaures se changeaient en chrysalide pour donner naissance aux nouveaux toulousains.

27 août 1998, dernier jour à la Convention. *Objectif Toulouse*, n° 11, septembre 1998.

Début des années 2000. La démolition des bâtiments qui hébergeaient le STNA, le long de la rue de la Convention.

d'affectation sur différents sites de l'Aviation civile en région parisienne. Le 27 août 1998, réunis autour d'un casse-croute improvisé, ils enterrent cinquante ans d'une cité dont la modicité ne pouvait être excusée que par une espérance de vie limitée.

Les quelques autres unités qui logeaient encore sur le site, comme l'association Proavia, rejoignent Monparnasse. Les bâtiments de la cité de la Convention feront l'objet d'un gardiennage assuré par la DGAC jusqu'à la vente du terrain.

Un accord cadre est passé entre l'Etat et la ville de Paris le 15 mars 1999 en vue de la cession amiable du terrain à l'Office public d'aménagement et de construction (OPAC) de la ville de Paris pour la construction de logements sociaux (65 % de logements aidés et 35 % de logements du secteur libre). La vente est prononcée le 15 décembre 2004 au prix de 21,6 millions d'euros, à reverser au budget annexe de l'aviation civile. Entre-temps, au début des années 2000, les derniers bâtiments érigés en 1946-1947 ont été déconstruits par la DGAC, opération d'un coût particulièrement élevé en raison de la présence d'amiante.

Lors de la signature de l'acte de vente, seul subsistent de la cité de la Convention le poste de garde, la cafétéria et le bâtiment le plus ancien, vestige de l'usine SMIM d'avant-guerre, implanté au coin des rues de la Convention et de la Croix-Nivert et qui abritait la cantine. Avant d'être démolis par l'OPAC et de laisser la place à des immeubles d'habitation, les derniers bâtiments de la cité serviront de décor à une série télévisée française, *Police district*, comportant 18 épisodes de 52 minutes, diffusée sur M6 entre 2000 et 2003.

Les Morillons

La gestion du garage des Morillons fut longtemps assurée par l'établissement du matériel des Bases aériennes, installé à Bonneuil et dont on voit ici l'un des hangars dédiés aux véhicules.

Si la rue des Morillons est bien connue des Parisiens pour le service des objets trouvés de la préfecture de Police, implanté au n° 36 depuis 1939, elle a longtemps été synonyme à l'Aviation civile de garage et de voitures. De l'immédiat après-guerre aux années 1990, elle fut le siège du garage central du SGAC puis de la DGAC.

Le garage des Morillons - c'était un garage privé avant de devenir celui de l'Aviation civile - est réquisitionné par le service central des réquisitions immobilières le 7 octobre 1944[1]. L'indemnité de réquisition mensuelle est fixée en mars 1947 à 79 248 F. Le 11 avril, la commission centrale de contrôle des opérations immobilières autorise la prorogation de la réquisition pour une durée indéterminée afin de permettre la conclusion du bail dont les pourparlers ont été engagés.

La création du garage central du SGACC

Le garage commun de la rue des Morillons est organisé début 1948 pour regrouper les véhicules des différents services du SGACC en région parisienne : toutefois, ceux de la météo resteront toujours indépendants[2]. De même pour le service spécial des bases aériennes de la Seine, devenu le STIARP en 1950 puis le SSBAIF en 1976 : il dispose à Saint-Cyr-l'Ecole d'un garage spécifique qui sera transféré à Villacoublay après le départ en 1995 du SEFA pour Muret.

Le garage, implanté 7 et 9 rue des Morillons et 6 à 8 rue Lhuillier, est tout d'abord loué au SGACC par Robert Ruhlmann, garagiste et propriétaire, demeurant au 7 (son domicile constitue une enclave de 510 m^2), du 1er janvier 1948 au 31 décembre 1950, avec renouvellement d'année en année à compter du 1er janvier 1951 ;

1. Une note du bureau domaines de la direction du Génie de l'Air en date du 23 novembre 1945 précise que, dès septembre 1944, le garage servit d'entrepôt pour du matériel allemand sous séquestre. Il fut également utilisé comme entrepôt par le service des télécommunications et de la signalisation de l'Air.
2. Le service de la Météorologie nationale disposait de son propre garage au 196, rue de l'Université. En 1949, le parc de la météo se composait de 8 véhicules de tourisme, 5 camionnettes, 4 camions, 1 véhicule d'atelier, 6 Jeep, 3 remorques, 3 motos et 1 vélomoteur. Il semble que le garage ait tout d'abord été logé avenue Franco-russe. Il fut par la suite transféré à Trappes.

Sommaire

Surenchères

La location du garage des Morillons au SGACC ne se fit pas sans mal. Une note de la direction des Bases aériennes adressée à la direction des Transports aériens le 10 novembre 1946 révèle qu'Air France tentait d'obtenir la préférence du propriétaire en proposant un loyer annuel de 960 000 F, double de celui de 487 560 F fixé par les Domaines. Le ministre des Finances, puis celui chargé des Transports (Jules Moch), suivis par la commission de contrôle des opérations immobilières, s'y opposèrent fermement, se fondant sur la contradiction entre le soutien financier dont la compagnie bénéficiait de la part de l'Etat et l'indépendance dont elle faisait preuve dans cette affaire. Mais la direction du Budget avait admis le 31 décembre 1946 que les prix de location des garages pouvaient être majorés de 100 % à compter du 1er août 1946, ce qui incita le propriétaire à maintenir ses prétentions à la hauteur de la proposition d'Air France. L'état-major de l'armée de l'Air, qui occupait le garage réquisitionné, souhaitait également le louer ; mais le 29 octobre 1947 la CCOI donna la préférence au SGACC - le décret du 9 octobre 1947 s'opposant à l'occupation de garages civils par la Guerre, l'Air et la Marine - et son accord pour une location annuelle au prix de 960 000 F. En contrepartie, le SGACC devrait mettre à la disposition d'autres départements ministériels, pour leurs besoins de garage, les surfaces qui ne lui seraient pas indispensables. Le propriétaire augmenta alors ses prétentions (1 565 520 F) ; la CCOI autorisa la location à ce prix pour trois ans le 5 décembre 1947. En pratique, le SGACC considéra que seul le 4e étage pouvait accueillir des véhicules d'autres ministères. Il fut attribué au ministère des Anciens combattants et Victimes de guerre, sous-locataire. Le 8 avril 1948, la CCOI estima que l'occupation - onéreuse - du garage n'était pas suffisamment dense et qu'un étage devrait être mis à la disposition du secrétariat général aux Affaires allemandes et autrichiennes. Le SGACC contesta l'affirmation de la CCOI ainsi que les éléments chiffrés avancés : l'avis de la commission resta sans suite.

puis le SGACC en fait l'acquisition le 4 avril 1951 pour la somme de 40 000 000 francs après autorisation de la commission centrale de contrôle des opérations immobilières.

Le bâtiment comporte une surface de planchers de 4 736 m² (rez-de-chaussée de 2 200 m² environ et quatre étages) et une cour commune. Le terrain s'étend sur une longueur moyenne de 75 m et une largeur moyenne de 38 mètres entre la rue des Morillons, façade de 22 m, et le passage Lhuillier, impasse privée, façade de 35 m. L'enclave est exclue de la vente.

Un comité de gestion comprenant un représentant de chaque utilisateur en assure la gestion. En 1949, l'effectif du garage - chauffeurs non compris - est de 24 personnes, pour 185 véhicules présents. Le parc, hétéroclite, comporte en particulier 54 véhicules de tourisme et 63 camions, camionnettes et fourgonnettes. Les marques les plus représentées sont Peugeot, Renault et Citroën ; mais l'on note aussi la présence de six Matford, trois Licorne, trois Hotchkiss, une Delahaye et de 29 camionnettes Dodge en passe d'être transformées en véhicules incendie pour les aérodromes de métropole et d'outre-mer.

Une instruction du 25 janvier 1955, signée René Lemaire, précise que le garage des Morillons est placé sous l'autorité directe du secrétaire général pour les affectations de véhicules et le contrôle général des mouvements des véhicules et des conducteurs ; en revanche, sa gestion ainsi que celle de ses personnels sont assurées par l'établissement du matériel des Bases aériennes, les conducteurs relevant toutefois pour leur notation au premier degré des chefs de service auprès desquels ils sont affectés.

Paul Moroni, qui a succédé en 1956 à René Lemaire, signe le 21 décembre 1959 une nouvelle instruction destinée à assurer à titre expérimental durant six mois une coordination plus étroite entre les services utilisateurs des véhicules et le chef du garage afin, notamment, *« d'accroître l'efficacité du contrôle statistique de l'utilisation réelle des voitures de liaison. »* Les voitures des directeurs et chefs de service ne sont pas concernées ; des agents responsables des voitures sont désignés dans les services et seront les correspondants du chef du garage ; enfin, les autorisations accordées à des chauffeurs de garer leur véhicule à proximité de leur domicile devront être renouvelées, et pour des durées limitées.

Les années 1960

Les instructions de l'administration centrale sont données au Morillons par la section automobile de DPAG, antérieurement rattachée au SFA. A cette époque, le garage comprend, sous l'autorité de Raymond Defer, 10 personnels techniques et administratifs et 112 ouvriers, dont 87 conducteurs. Il assure l'entretien et en grande partie l'exploitation des 149 véhicules des services centraux du SGAC (voitures de liaison, camionnettes, autocars). Il assure également l'entretien de véhicules affectés à divers services ministériels, ceux de l'Equipement bien sûr, mais aussi ceux de la Présidence de la République, de la Justice, du Tourisme, du Conseil d'Etat, de la Cour de sûreté de l'Etat, de la Cour de cassation, de la cour d'appel de Paris, d'Eurocontrol, de l'ASECNA, de l'Agence foncière et technique de la région parisienne, du laboratoire national d'essai des Arts et Métiers… soit 150 véhicules, qui doublent donc l'activité du garage.

Sommaire

Les Morillons, 1965. De gauche à droite Jean-Michel Dronchat, Louis-Paul Ludwig, Jean-Claude Durand et, le verre à la main, Gustave Théodose, tous quatre mécaniciens ; au centre, la main sur la poitrine, Raymond Albrecht, peintre automobile ; appuyé à la vitre, René Litt, chef d'atelier ; devant lui Hutin, électricien ; assis, souriant, en cravate, Robert Berger, conducteur et, portant des lunettes, André Thifaigne, carrossier ; tout à fait à droite Albert Vilain, chef d'atelier.

1976, polémiques

DPAG Information, en mai 1977, consacre un article aux Morillons. Le garage, c'est alors 700 m² d'ateliers et 1 290 m² de parkings. Il a pour mission de mettre à la disposition de la DGAC les moyens de locomotion nécessaires à l'action de ses directions et services d'administration centrale, véhicules et chauffeurs. Il est rattaché à l'établissement central ouvrier depuis 1976.

L'effectif du garage est de 81 personnes, dont seulement 3 femmes : 11 administratifs, 31 ouvriers sédentaires, dont 27 qualifiés, et 39 conducteurs. L'effectif des conducteurs a donc diminué de 55 % depuis 1962. En revanche, le nombre de véhicules entretenus a augmenté : 159 de l'Aviation civile et 184 d'autres départements et services de l'Etat, auxquels les travaux sont en général facturés. Le parc est essentiellement constitué de véhicules de tourisme, en majorité de marque française.

L'embauche des conducteurs, déclare Marcel Perrot, chef de garage, a lieu par cooptation : des agents présentés par ceux déjà en poste, ce qui offre une bonne garantie. Pour les mécaniciens, les embauches se font par la petite porte : affectation au graissage, puis aux travaux mécaniques ; en fait, peu d'ouvriers possèdent une qualification à leur arrivée. Tous les métiers de l'automobile sont représentés. Le personnel est plutôt stable. Sur les 39 conducteurs, 23 sont affectés auprès d'un chef de service. Quant à la rentabilité, parfois contestée, le chef de garage l'impute à la diversité des véhicules traités et aux ruptures de stock. Le garage vient d'acquérir un banc diagnostic et une station de contrôle de pollution ; il envisage l'achat d'une cabine de peinture.

Marcel Perrot, qui dirigeait auparavant un atelier dans le privé, a remplacé en 1975 un chef de garage en poste depuis plus de 20 ans[1] et changé pas mal d'habitudes. *« J'évite de donner des ordres aux ouvriers, c'est l'affaire des responsables d'ateliers. J'ai instauré le vouvoiement auquel les agents n'étaient plus habitués, et je les appelle monsieur, ce qui me semble une chose normale. »*

L'article de *DPAG Information* suscite une réaction de mécontentement des représentants des personnels, publiée dans le numéro de juillet-août 1977. Ils souhaitent nuancer l'affirmation selon laquelle ils travailleraient « dans de bonnes conditions » : risque lié à la proximité des deux soutes à essence de 10 000 litres chacune, fosses dangereuses et mal adaptées, risques d'asphyxie en raison de l'absence de système correct d'évacuation des gaz d'échappement obligeant à des courants d'air permanents qui posent problème en hiver, vestiaires exigus, sanitaires inadaptés à l'effectif, pas de véritable poste de lavage des véhicules. Ils réagissent aussi contre certains propos sexistes de l'article, concernant les difficultés qu'entraînerait l'embauche de personnels féminins. Mais ils apprécient leur statut d'ouvrier d'Etat et les possibilités d'avancement dont ils bénéficient ainsi que le fait de ne pas être soumis à des cadences trop dures.

1. Raymond Defer.

Sommaire

Les Morillons, 1977. Photo prise par Daniel Antoine pour étayer la réaction des représentants des personnels à l'article paru dans *DPAG Information* de mai 1977. L'atelier de peinture avec, de gauche à droite Dominique Desrondaux, mécanicien, Jean Redondo et Raymond Albrecht, peintres auto ; au fond, Daniel Filoni, tôlier. Pas encore de cabine de peinture : le ventilateur, à droite, expulse les vapeurs dans la ruelle.

Les années 1990

Début 1987 l'atelier de reprographie du service des personnels et de la gestion rejoint les Morillons, dont le réfectoire est agrandi et modernisé à cette occasion.

Gérard Gouin, recruté en 1989 comme chef de garage, est interviewé en mars 1990 par *SPG Info*. Les Morillons disposent alors de 8 ponts élévateurs, de bacs de contrôle, d'une cabine de peinture et d'un tout récent colorodinateur. Il entretient 200 véhicules de la DGAC et 285 d'autres services publics : 90 % sont des véhicules légers.

La fin du garage

Le 8 février 1996, l'agrément accordé à la DGAC par le comité de décentralisation en vue de la construction de son futur siège rue Henry Farman, face à l'héliport, est assorti de conditions, parmi lesquelles la cessation de toute activité au garage des Morillons.

Une note du chef du service des affaires financières, Jean-Michel Bour, fait le point sur les conditions de la fermeture, dont il serait souhaitable qu'elle intervienne courant 1997 pour encaisser sans délai le produit de la vente qui doit contribuer, comme la vente des terrains de la Convention, au financement de la construction du siège. Le garage devrait pour cela être fermé le 1er janvier 1997.

L'effectif ouvrier du garage est passé de 29 agents en 1992 à 13 en 1996, dont 9 en instance d'affectation dans un autre service d'administration centrale ou en province. Les 4 autres pourraient rejoindre Bonneuil. Les 5 agents administratifs, dont plusieurs sont en instance de départ en retraite, devraient être relogés à la Convention ou à Montparnasse.

Les équipements du garage pourront en partie être réutilisés par le STBA ou les DAC. Les Morillons entretiennent alors 180 véhicules, dont 100 affectés au STNA et 80 en administration centrale ; depuis le 1er janvier 1995, les véhicules extérieurs à la DGAC ne sont plus pris en charge.

Sommaire

1977. Albert Vilain, René Litt et Jean-Claude Durand, les chefs d'atelier.

L'entretien des 80 véhicules de l'administration centrale pourrait être assuré soit par le STBA, soit par les garages d'autres services publics ou encore par des sous-traitants. Pour ceux du STNA, le prochain transfert du service à Toulouse réglera le problème.

En décembre 1996, le STBA donne son accord pour la prise en charge des opérations d'entretien les plus importantes (mécanique et carrosserie), l'entretien courant gagnant à être effectué à proximité du siège compte tenu de la distance entre Bonneuil et Issy-les-Moulineaux. Cette partition des tâches fonctionnera effectivement durant quelques années, puis l'entretien des véhicules sera sous-traité en totalité.

Courant 1997, la DGAC entreprend la recherche d'acquéreurs par voie de cession amiable, et reçoit des propositions allant de 45 à 50 millions de francs (HT). Mais le ministère des Finances s'oppose à la démarche, car *« sauf l'effet de dispositions législatives ou réglementaires spéciales, l'aliénation d'un immeuble de l'Etat a lieu par adjudication publique. »* Finalement, en accord avec la direction des services fonciers de Paris, la vente est fixée au 1er juillet 1998, avec possibilité de report au 1er septembre, étant entendu que l'aliénation par adjudication ne pourra avoir lieu que si l'immeuble n'est pas attribué à un autre service de l'Etat.

L'immeuble est remis au service des Domaines le 28 avril 1998. L'activité cesse à l'été 1998, au moment où le STNA quitte définitivement la cité de la Convention pour Toulouse.

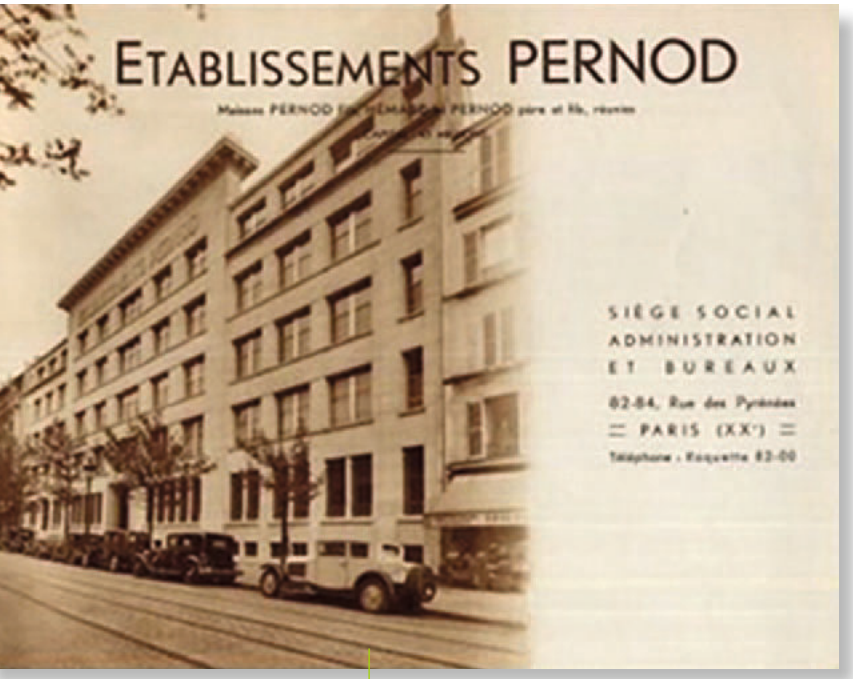
L'immeuble est acquis en 2000 par l'Office public d'aménagement et de construction de la ville de Paris, sans adjudication publique et au prix (fixé par les services fonciers de Paris) de 43 millions de francs.

L'OPAC entreprend alors la démolition du garage et la construction de 74 logements. Le produit de la vente des Morillons sera finalement rattaché au budget annexe de l'aviation civile en février 2001.

Les Morillons, 1990. C. Gili, chef d'équipe mécanique et Gérard Gouin, le dernier chef de garage.

1992, dans les sous-sols de Montparnasse. Entourant Pierre Delcher, menuisier qui prend sa retraite, une équipe des Morillons. De gauche à droite Edmond Lefèvre, magasinier, André Sergent, électricien automobile, Maurice Faure et Daniel Antoine, mécaniciens.

82, rue des Pyrénées



L'immeuble de l'Aviation civile, rue des Pyrénées, fut auparavant le siège des établissements Pernod.

L'immeuble de la rue des Pyrénées est aujourd'hui le plus ancien des sites de l'Aviation civile de la région parisienne encore en activité. Dans le différend qui opposa civils et militaires durant un demi-siècle quant à l'attribution des locaux, il était indissociable de Montparnasse. Le bâtiment hébergea longtemps l'agence comptable de l'Armement, aux côtés de services de l'Aviation civile et en particulier du service des travaux immobiliers aéronautiques de la région parisienne, le STIARP, devenu par la suite le SSBAIF. Il abrite aujourd'hui le service national d'ingénierie aéroportuaire.

L'acquisition de l'immeuble situé au 82-84, rue des Pyrénées (20e) pour le compte du ministère de l'Air a été déclarée d'utilité publique le 9 novembre 1945 par décret du Gouvernement provisoire de la République française, signé Charles de Gaulle.

Origines

Le terrain avait été acquis en 1931 par les établissements Pernod qui y firent construire un immeuble, achevé en 1934, composé d'un rez-de-chaussée et de quatre étages ainsi que deux ailes comportant trois étages. Il fut le siège social de Pernod de 1934 à 1942. Dans la nuit du 26 au 27 août 1944, un bombardement aérien allemand détruisit une partie de l'aile sud.

L'immeuble fut ensuite occupé par le service de l'intendance et du centre d'administration territoriale Guerre. En 1945, il était vacant et toujours propriété des établissements Pernod, qui avaient alors leur siège au 87, rue de Paris à Montreuil-sous-Bois (Seine). La direction des Installations et Travaux de l'Air se montra intéressée par l'immeuble, tout comme les établissements Japy et le ministère des Finances ; mais une réquisition fut prononcée le 6 mars 1945 par le maire du 20e arrondissement au profit du ministère de l'Air. Elle sera annulée par la suite au profit de l'acte de vente passé le 11 décembre 1945.

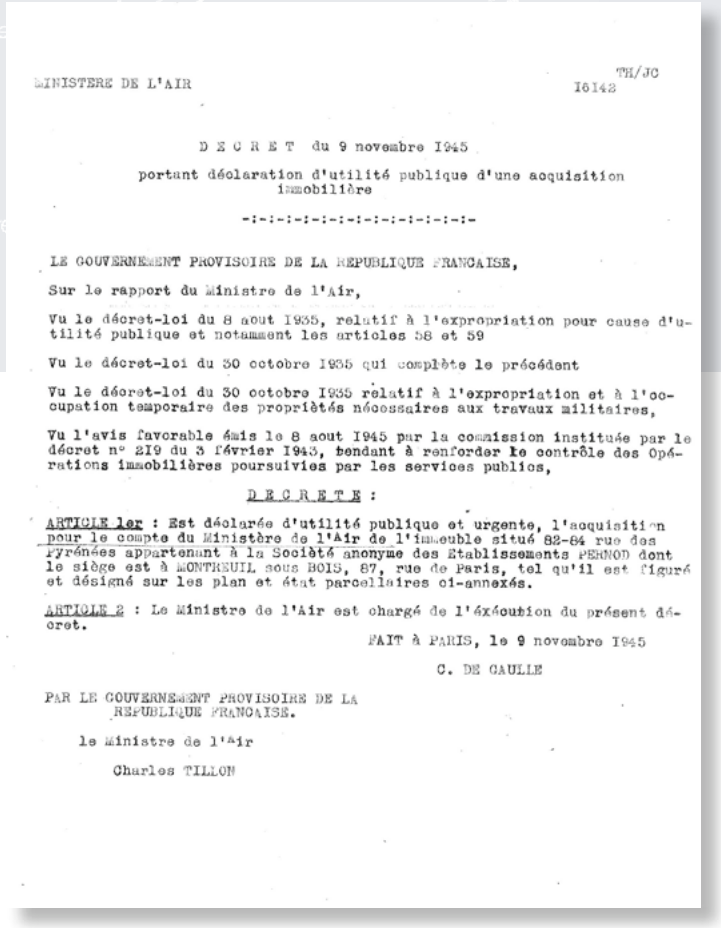
Sommaire

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL A L'AVIATION
CIVILE ET COMMERCIALE

Service des Ports Aériens
et de la Circulation Aérienne
en Métropole

82, rue des Pyrénées (Paris XXe)



MINISTERE DE L'AIR — TH/JC — I6142

D E C R E T du 9 novembre I945

portant déclaration d'utilité publique d'une acquisition immobilière

-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-

LE GOUVERNEMENT PROVISOIRE DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE,

Sur le rapport du Ministre de l'Air,

Vu le décret-loi du 8 aout I935, relatif à l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment les articles 58 et 59

Vu le décret-loi du 30 octobre I935 qui complète le précédent

Vu le décret-loi du 30 octobre I935 relatif à l'expropriation et à l'occupation temporaire des propriétés nécessaires aux travaux militaires,

Vu l'avis favorable émis le 8 aout I945 par la commission instituée par le décret n° 2I9 du 3 février I943, tendant à renforcer le contrôle des Opérations immobilières poursuivies par les services publics,

D E C R E T E :

ARTICLE 1er : Est déclarée d'utilité publique et urgente, l'acquisition pour le compte du Ministère de l'Air de l'immeuble situé 82-84 rue des Pyrénées appartenant à la Société anonyme des Etablissements PERNOD dont le siège est à MONTREUIL sous BOIS, 87, rue de Paris, tel qu'il est figuré et désigné sur les plan et état parcellaires ci-annexés.

ARTICLE 2 : Le Ministre de l'Air est chargé de l'éxécution du présent décret.

FAIT à PARIS, le 9 novembre I945

C. DE GAULLE

PAR LE GOUVERNEMENT PROVISOIRE DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE.

le Ministre de l'Air

Charles TILLON

Des militaires chez les civils

Les documents archivés attestent bien d'une cohabitation rue des Pyrénées de services civils et militaires, mais avec quelques imprécisions quant aux seconds pour la période antérieure à l'été 1948.

Le procès-verbal de la commission centrale de contrôle des opérations immobilières du 25 janvier 1946 révèle que l'Aviation civile occupe 36 pièces rue des Pyrénées ; elle ne libèrerait - en partie - les bureaux qu'elle utilise boulevard Victor qu'à condition d'obtenir 42 pièces supplémentaires au 82 : or celles-ci sont déjà occupées *« par le service des sports aériens*[1] *qui dépend de l'état-major de l'armée de l'Air. »*

Un nouveau procès-verbal de la commission, en date du 26 juillet, précise que le SGACC loge deux services rue des Pyrénées : le service des Ports aériens (26 bureaux, 410 m^2, 79 agents) et la section des Instructions aéronautiques (10 bureaux, 155 m^2, 22 agents). On retrouve donc bien les 36 bureaux attribués à l'Aviation civile - il s'agit bien des Ports et non des Sports aériens - et la confirmation que les 42 pièces dont l'Aviation civile attendait l'attribution étaient occupées non par les Sports aériens, mais par d'autres services, relevant de l'Air.

De quels services s'agissait-il ? Les archives font état de deux services distincts qui soit auraient cohabité, soit se seraient succédé. Selon la décision du secrétariat aux Forces armées (Air) en date du 23 juin 1948, *« les locaux libérés par la direction du commissariat et de la justice de l'Air dans l'immeuble sis 82 rue des Pyrénées sont mis à la disposition de l'agence comptable du budget annexe de l'Armement. »* Mais une note adressée le 12 août 1948 par le directeur des Bases aériennes, Pierre Cazes, à la CCOI comporte une information légèrement différente ; les locaux dont l'agence comptable du budget annexe de l'Armement aurait immédiatement pris possession avaient été libérés non par la direction du commissariat et de la justice de l'Air, mais par la direction de l'intendance et de l'administration de l'Air.

Coexistences pacifiques

Le 21 novembre 1951, René Lemaire, secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale, procède à une répartition des locaux de la rue des Pyrénées. Le rez-de-chaussée et le 3e étage sont affectés à l'agence comptable de l'Armement ; le service des travaux immobiliers de l'aéronautique de la région parisienne - qui a succédé le 1er août 1950 au service spécial des Bases aériennes de la Seine - se voit attribuer les 1er et 2e étages[2] ; la section du Domaine de Paris est logée au 4e étage ; le rez-de-chaussée, affecté à l'agence comptable, héberge également, outre le standard téléphonique, la section de gendarmerie des Transports aériens. Enfin, douze bureaux restent à affecter.

1. La CCOI, avec une consonne de trop, se trompe de service : il s'agit du service des Ports aériens. Quant aux Sports aériens, effectivement rattachés à l'état-major de l'armée de l'Air le 15 septembre 1943, ils sont alors logés rue Chardon-Lagache, dans le 16e arrondissement.
2. Le SSBA de la Seine avait quitté la Convention pour la rue des Pyrénées le 1er avril 1950, peu avant de changer de dénomination.

Le 82, rue des Pyrénées en 2009.

Dix ans après, sont toujours logés rue des Pyrénées le bureau mobilisation, le STIARP, la section du Domaine de Paris, la GTA et l'agence comptable, alors dénommée des services industriels de l'Armement (ACSIA).

En 1969, la GTA rejoint la rue de la Convention ; en 1974, le bureau mobilisation quitte à son tour la rue des Pyrénées pour les locaux loués par la Météorologie à Boulogne. La GTA en fait d'ailleurs autant depuis la Convention. Enfin l'ACSIA quitte l'immeuble en 1986. Le SSBAIF, qui a succédé au STIARP en 1976, occupe alors le rez-de-chaussée - ainsi que les 1er et 2e étages.

A partir de 1986, le 3e étage, libéré par l'ACSIA et le 4e, libéré par la section du Domaine de Paris, accueillent divers services et associations :

- le bureau insertion reconversion terre (BIRT) de 1986 à 1993,
- l'Association des anciens élèves de SUPAERO de 1986 à 1990,
- la Mutuelle nationale militaire (MNM) de 1990 à 2006,
- depuis 1993, l'Association nationale des femmes d'officiers de
- carrière (ANFOC) devenue par la suite l'Association dédiée aux femmes de la communauté de Défense, civiles ou militaires interarmées (ANFEM),
- depuis 2006, l'Institut français de navigation,
- l'association d'anciens résistants ORA (Organisation de la résistance armée) de 2008 à 2011.

Enfin, le service national d'ingénierie aéroportuaire qui a succédé au SSBAIF en 2008 et qui a repris une partie des compétences et des effectifs du service technique de l'aviation civile (le département bâtiments) occupe également depuis 2009 le 3e étage et une partie du 4e.

Le sous-sol, aménagé en restaurant pour les personnels du bâtiment, est ouvert aux Administrations voisines, notamment à la Police nationale.

Du STP au SNIA, en passant par le STIARP et le SSBAIF

Il s'agit d'un seul et même service, dont les attributions se sont accrues avec le temps, ainsi qu'en témoignent ses appellations successives. Le *service des travaux de Paris* est créé le 23 février 1945 au sein de la direction des Travaux et Installations de l'Air (DITA). Il est chargé d'exécuter tous les travaux nécessaires aux divers services de l'Air dans le département de la Seine, à l'exception de l'aérodrome du Bourget.

Organisé par une décision du 21 janvier 1947, il prend le nom de *service spécial des Bases aériennes de la Seine* ; entre-temps,

Des SSBA au SNIA

Les trois services spéciaux des Bases aériennes, Ile-de-France, Sud-Est et Sud-Ouest, ont toujours joué le rôle de service constructeur et gestionnaire du patrimoine bâti et non bâti de l'Aviation civile, de l'Aviation militaire et de leurs services partenaires. Cette double compétence résultait des dispositions du décret n° 51-196 du 21 février 1951, pris conformément au décret n° 45-0127 du 22 décembre 1945, lequel, transférant les compétences dévolues au ministère de l'Air en matière d'Aviation civile au ministère des Travaux publics et des Transports, chargeait ce dernier de l'ensemble des services des Installations et Travaux de l'Air. Cette organisation a été conservée après la création du SNIA, et ce jusqu'au 1er Janvier 2010. A cette date, les subdivisions issues tant du SSBAIF que des SSBASE & SO, qui constituaient désormais des éléments déconcentrés du SNIA sur les bases aériennes militaires ont vu leur potentiel consacré à l'entretien de 1er niveau rattaché à la hiérarchie militaire de la base et leur potentiel d'études en maîtrise d'œuvre rattaché à la hiérarchie régionale de l'infrastructure militaire. Dans ces conditions, le SNIA n'intervient plus pour les bases aériennes militaires qu'en ce qui concerne la maîtrise d'œuvre d'opérations d'infrastructure aéronautique spécialisées ou d'opérations présentant une technicité ou une importance exceptionnelle.

Sommaire

1993, Melun-Villaroche. La tour de contrôle, conçue par Michel Jay et Vincent Mallard.

en décembre 1945, la DITA a été transférée de l'Air aux Travaux publics et Transports et rebaptisée direction des Bases aériennes en septembre 1946, lors de la création du SGACC. Le SSBA Seine s'installe rue des Pyrénées le 1er avril 1950.

Le 1er août 1950, il devient le *service des travaux immobiliers aéronautiques de la région parisienne*. De 1950 à 1976, le STIARP intervient sur des installations et aérodromes de plus en plus nombreux : Taverny, Brétigny, Toussus-le-Noble, Villacoublay. Son ressort de compétence s'étend progressivement à l'ensemble de la région parisienne puisqu'il couvre les ex-départements de la Seine, de la Seine-et-Oise et de la Seine-et-Marne, à l'exception des installations relevant de l'Aéroport de Paris (ADP), établissement public créé le 24 octobre 1945.

Le 29 septembre 1976, le STIARP change de nom pour devenir le *service spécial des Bases aériennes d'Ile-de-France* et voit sa vocation régionale ainsi confirmée. Il comporte alors 250 agents, dont peu de fonctionnaires issus des corps de l'Aviation civile ; son effectif se compose essentiellement de personnels de l'équipement, de contractuels divers, d'ouvriers des parcs et ateliers et de quelques ouvriers d'Etat de l'Aviation civile.

Le SSBAIF est chargé de la gestion du patrimoine aéronautique bâti et non bâti, civil et militaire des huit départements de l'Ile-de-France, hormis les aérodromes constituant ADP. Il réalise des projets d'aménagement et des études de bâtiments et d'infrastructures à tous les stades : assistance à la maîtrise d'ouvrage, urbanisme, aménagement de l'espace, plans directeurs d'aménagement, environnement (plans d'exposition au bruit), programmation, construction, réhabilitation, rénovation, grosses réparations, entretien, maintenance.

1997, Athis-Mons. Extension du centre en-route de la navigation aérienne Nord.

Sommaire

1997, Le Bourget. Pour le 50e anniversaire du SSBAIF, le Concorde n°1 entre dans son hangar d'exposition métallo-textile construit par le service en 1995.

Les ouvriers des parcs et ateliers

Les services spéciaux des Bases aériennes, à la frontière de l'aviation et des infrastructures, ont toujours été constitués de personnels de l'Aviation civile, héritiers du ministère de l'Air, et de personnels de l'Equipement, héritiers des Ponts et Chaussées. Entre autres catégories de personnel, ils emploient quelques ouvriers d'Etat de l'Aviation civile, mais surtout des ouvriers des parcs et ateliers, les OPA.

Comme les ouvriers de l'Aviation civile, les OPA sont rémunérés sur des barèmes de salaire et cotisent au Fonds spécial des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'Etat (FSPOIE). Ils sont répartis en deux filières, atelier et exploitation, et sur des niveaux qui vont d'ouvrier qualifié à chef d'atelier ou chef de chantier en passant par les appellations historiques de *compagnon* et *maître compagnon*.

A Montparnasse, tous les ouvriers d'entretien étaient des ouvriers de l'Aviation civile, gérés par l'établissement ouvrier STBA puis ECO ; les ouvriers de la Convention, en revanche, étaient presque tous des OPA, gérés par le SSBAIF.

Lorsque les services ont été réunis à Camille Desmoulins, en 1993, le regroupement des hommes a mis en exergue la différence très sensible de rémunération entre les deux populations et les OPA ont en majorité de changé de statut.

Conséquence de la création en 2008 du service national d'ingénierie aéroportuaire, regroupant en particulier les trois anciens SSBA d'Ile-de-France, Sud-Est et Sud-Ouest, le service payeur de la DGAC a hérité au 1er janvier 2011 de la paye de l'ensemble des OPA employés par le SNIA, soit une centaine d'ouvriers. Leur gestion administrative reste assurée par la rue des Pyrénées.

Sommaire

Depuis la transformation d'ADP en société anonyme, le SSBAIF a pris en charge le patrimoine nécessaire aux missions de l'Etat sur les plates formes d'Orly, Roissy-CDG, Le Bourget, l'Héliport de Paris et Toussus-le-Noble. Il est par ailleurs le conseiller technique près le général commandant la région aérienne nord[1].

Le SSBAIF a en charge le maintien en conditions opérationnelles des installations nécessaires à l'accomplissement de deux missions régaliennes de l'Etat : pour la Défense nationale, il s'agit des bases de l'armée de l'Air, partie intégrante du dispositif de combat ; pour l'Aviation civile, les installations techniques dédiées à la navigation aérienne doivent fonctionner 24h/24, tant pour la sécurité que pour la sûreté.

Ainsi, le caractère stratégique de la région Ile-de-France, tant pour l'Aviation civile que pour l'armée de l'Air, a conduit le SSBAIF à réaliser de très nombreux bâtiments et infrastructures aéronautiques. En outre, au titre de son rôle de conseiller technique auprès des généraux commandant les régions aériennes nord-est puis nord, le SSBAIF a réalisé plusieurs ouvrages particulièrement importants hors Ile-de-France à partir de 1995.

1. Jusqu'au 1er juillet 2000 existaient trois régions aériennes : Nord-Est, Atlantique et Méditerranée. Afin de ramener ce chiffre à deux, la région aérienne Nord a été créée le 1er juillet 2000 par regroupement de la région aérienne Nord-Est et de la partie nord de la région Atlantique ; la région aérienne Sud a été constituée par regroupement de la région Méditerranée et de la partie sud de la région Atlantique. Avant le 1er juillet 2000, le SSBAIF était le conseiller technique de la région aérienne Nord-Est.

2003, Brétigny. Le SIMMAD, destiné au maintien en conditions opérationnelles des matériels aéronautiques de la Défense, est le plus grand bâtiment modulaire connu de France. Cette réalisation remarquable est due à l'équipe SSBAIF de Brétigny, dirigée par Gilles Masselot.

Parmi les nombreux ouvrages conçus pour la Défense nationale entre 1974 et 2007, peuvent être distingués :

- à Brétigny-sur-Orge, la reconstruction de la piste d'envol et des infrastructures aéronautiques du centre d'essais en vol, la construction du bâtiment de l'Institut de médecine aérospatiale du service de santé des armées (IMASSA), la construction des bureaux de la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministre de la Défense (SIMMAD) et ceux du centre d'informatique de gestion de l'armée de l'air (CIGAA) ;
- sur la base aéronavale de Dugny-Le-Bourget, la construction de bureaux, entrepôts et ateliers et, au musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, le hangar métallo-textile d'exposition du Concorde ;
- sur la base aérienne de Cambrai-Epinoy, la construction du mess mixte ainsi que la réhabilitation complète de son installation de chauffage urbain ;
- sur la base aérienne de Villacoublay, la construction et la réhabilitation de nombreuses infrastructures aéronautiques, installations techniques, postes de commandement opérationnels et bâtiments de tous types, aéronautique, de bureau, technique ou de logement.

Au cours de la même période, les principales réalisations pour l'Aviation civile concernent :

- sur le site d'Athis-Mons, l'extension et l'aménagement du centre en-route de la navigation aérienne Nord[1], la construction du centre d'exploitation, de développement et d'études du réseau d'information de gestion (CEDRE) ;
- sur l'héliport de Paris - Issy-les-Moulineaux, la construction du siège de la DGAC ;
- sur l'aéroport de Roissy-CDG, la construction du bâtiment opérationnel de Météo-France et celle du centre opérationnel de sûreté immédiate (COSI) destiné à la GTA.

Enfin, le SSBAIF a construit pour Eurocontrol l'IFPU2 de Brétigny et réhabilité le siège de l'OACI à Neuilly-sur-Seine.

Depuis le 1er janvier 2008, le SSBAIF, les bureaux d'études d'ingénierie des SSBA Sud-Est et Sud-Ouest ainsi que le département bâtiment du STAC ont été regroupés pour constituer le SNIA, service à compétence nationale de la DGAC spécialisé en ingénierie aéroportuaire et en gestion de patrimoine immobilier.

En 2011 et 2012, le SNIA a rassemblé également les ressources bases aériennes des DDE, tissant ainsi une toile de douze pôles territoriaux, dix en métropole et deux en départements d'outre-mer (Océan Indien et Antilles-Guyane).

Le 82, rue des Pyrénées fait partie de l'histoire des Bases aériennes civiles et militaires depuis la fin de la dernière guerre. Sa vocation, d'abord parisienne, puis régionale, est désormais nationale. Lieu historique de l'ingénierie aéroportuaire, il abrite aujourd'hui l'héritier du grand réseau des bases aériennes de l'Etat, le SNIA.

1. Avec cette extension, la salle de contrôle de ce centre est devenue l'une des plus grandes d'Europe; elle a été agrandie sur ses quatre côtés, sans aucune interruption ni transfert des missions des contrôleurs. Ce qui a nécessité pour l'exécution des travaux, outre une préparation minutieuse, l'intervention conjointe des équipes techniques de la Navigation aérienne et de celles du SSBAIF ainsi que la mise en place de dispositifs de protection exceptionnels, contre notamment le bruit et la poussière.

Sommaire

Robert Cavanna

Les Pyrénées, espace et clarté

Né en 1942, ingénieur en chef des travaux publics de l'Etat, Robert Cavanna a dirigé le service spécial des Bases aériennes d'Ile de France de mars 1993 à février 2007. Il avait auparavant exercé ses fonctions dans différentes DDE et services de la région parisienne.

« L'immeuble fut érigé en 1934 par l'entreprise Darras et Jouannin, les architectes Viard et Dastugue en ayant été les maîtres d'œuvre, si l'on se réfère au recueil des permis de construire du 20e arrondissement. Deux permis de construire furent délivrés, le 18 mai 1932 pour trois étages de bureaux et le 11 février 1933 pour une surélévation d'un étage. Quatre étages ont donc été construits au-dessus du rez-de-chaussée, pour une surface d'environ 3 600 m².

Si l'on considère la qualité constructive et architecturale de ce bâtiment, il est très probable que ce soit ces deux architectes qui l'aient conçu et en aient dirigé l'édification. Leur talent fut mis en lumière peu après, à l'occasion de la construction du palais des musées d'art moderne (de l'Etat et de la ville de Paris)[1] pour l'exposition internationale de 1937, en association avec les architectes Dondel et Aubert.

Derrière une façade de pierres à la géométrie rigoureuse, altière et austère, l'immeuble révèle un vaste hall sur deux niveaux, dont la composition recherchée et le traitement soigné frappent le visiteur par contraste avec un vestibule d'entrée sans faste particulier.

Ce hall est le cœur du bâtiment, véritable espace de représentation. On peut imaginer que les établissements Pernod s'assuraient ainsi une image commerciale positive auprès de leurs visiteurs : sérieux sur rue, opulence relative à l'intérieur.

Ouvert sur deux niveaux, il bénéficie d'un sol en pierre blonde. Il est baigné de lumière naturelle grâce à une verrière zénithale à la structure quadrillée. Les lignes de l'atrium sont souples et dynamiques comme le mouvement fluide de l'escalier magistral, dans l'axe d'entrée, qui met en relation rez-de-chaussée et étage. Les garde-corps de la mezzanine

Sommaire

et de l'escalier avec leur main-courante en aluminium naturel et leurs panneautages métalliques aux motifs géométriques complètent la qualité d'ambiance de cet espace.

Ce hall reste encore aujourd'hui le cœur vivant de l'immeuble, un réel espace du "vivre et travailler ensemble". Dans un programme contemporain, il serait probablement moins conséquent pour cause de rationalisation. Et pourtant, sa polyvalence et sa qualité sont précieuses pour la communauté de travail du 82 rue des Pyrénées : accueil, bien sûr, mais aussi rassemblement, attente, exposition, regards croisés et communication entre étages, repérage, coin café, et tout simplement appropriation et reconnaissance comme valeurs de l'organisme.

L'ensemble correspond à la période "Art déco" qui, après les formes libres inspirées de la nature de "l'Art nouveau", est revenue à plus de géométrie et moins d'effets.

Le reste de l'immeuble est plus modeste : la brique remplace la pierre et les surfaces sont plus mesurées ; mais la conception formelle et constructive reste de grande qualité, sur une parcelle complexe et imbriquée dans cet îlot dense du 20e arrondissement de Paris.

Cette construction a aussi d'autres qualités, même si dans les années trente, la notion de développement durable n'était pas encore inventée : la qualité de sa conception et de sa réalisation, qui lui ont permis de traverser de nombreuses décennies sans dommages ; son inertie thermique, qui atténue pour ses occupants les effets des variations extrêmes de la température extérieure.

Sans nul doute, la plupart de celles et de ceux qui travaillent ou ont travaillé dans ce bâtiment l'apprécient. Le fait de côtoyer d'autres agents que ceux de son propre service n'y est peut-être pas étranger. Surtout, son architecture intérieure, qui favorise les contacts, ainsi que les impressions d'ouverture, d'espace et de clarté y contribuent-elles largement.

Cet édifice, construit au milieu des années trente mais mis à disposition de l'Etat juste au sortir de la seconde guerre mondiale symbolise la reconstruction de notre pays et de son Administration à la suite d'un conflit particulièrement destructeur.

Bien avant que les idées de mutualisation des moyens des services ne soient formalisées par des instructions officielles en vue d'économiser les deniers de l'État, les Administrations responsables de ce bâtiment les ont appliquées de la manière la plus pragmatique qui soit… Formons le vœu que cet état d'esprit dure encore longtemps. ”

Novembre 2011.

Le hall d'entrée du SNIA.

1. Il y avait bien à l'origine deux musées distincts, reliés par une colonnade formant portique (N.D.A.).

Bonneuil-sur-Marne, bases et entrepôts

1948. Construction de hangars à Bonneuil.

Après le 82, rue des Pyrénées, Bonneuil est le plus ancien des sites toujours actifs de l'Aviation civile en région parisienne. Dès 1946, il héberge un entrepôt de l'établissement du matériel des Bases aériennes. L'EMBA disparaît en 1968, fondu dans le service technique des Bases aériennes, qui regroupera ses arrondissements à Bonneuil fin 1990. Le site accueille également depuis la fin des années cinquante des éléments du service technique de la Navigation aérienne, jusqu'à leur départ pour Toulouse en 1998 et 1999. Bonneuil est aujourd'hui le siège du service technique de l'Aviation civile, le STAC, héritier du STBA et de certaines attributions du STNA.

1946, un réseau des bases aériennes

En décembre 1945, le transfert au ministère des Travaux publics et des Transports des attributions exercées par le ministère de l'Air (recréé en septembre 1944) en matière d'aviation civile s'accompagne de celui de trois services : la direction des Transports aériens, le service de la Météorologie nationale et la direction des Installations et Travaux de l'Air (DITA). En fait, certains domaines de l'action de l'Etat en matière aéronautique sont confiés en totalité à l'une ou l'autre des administrations, civile ou militaire : c'est le cas de la construction et de l'entretien des aérodromes, attribués au civil.

La DITA[1] comportait des services extérieurs : le service technique du génie de l'Air (STGA) et l'établissement du matériel du génie de l'Air (EMGA), des directions régionales et des services constructeurs ; sous des appellations modifiées, cette organisation est reprise par le ministère chargé des Transports.

Le secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale est organisé en septembre 1946 : le service chargé des infrastructures aéroportuaires civiles et militaires, l'ancienne DITA, porte désormais le nom de direction des Bases aériennes[1]. En juin 1946, dans les deux premiers numéros du *Bulletin du SGACC* - le décret d'organisation du SGACC n'a pas encore été publié - Pierre Cazes, qui signe déjà *directeur des bases aériennes*, décrit l'organisation nouvelle.

1. La DITA avait elle-même été mise en place par ordonnance du 28 octobre 1944. Une note de service du 18 novembre précisa : que l'établissement technique de l'Infrastructure, qui avait lui-même succédé en 1943 au service de l'Infrastructure créé en 1940, serait dissous à compter du 31 décembre 1944 ; qu'une subdivision des travaux de l'Air, placée sous l'autorité du service des Ponts et Chaussées de l'Allier, serait créée à Vichy pour assurer la liquidation des travaux en cours ; que les véhicules stationnés à Varennes-sur-Allier seraient dirigés vers le garage de l'établissement du matériel, à Paris.

Sommaire

Travaux de terrassement à Bonneuil, 1947.

L'administration centrale - la direction des Bases aériennes - disposera de trois services centraux, le service technique des Bases aériennes, l'établissement du matériel des Bases aériennes et le service central du domaine des Bases aériennes (SCDBA).

Le STBA sera chargé des études concernant : les pistes, les constructions, les questions d'électricité et de mécanique, le balisage, la signalisation ; l'urbanisme aéronautique, les plans de masse et les aérogares ; les dispositions générales des aérodromes, les servitudes dans l'intérêt de la navigation aérienne, la protection des routes aériennes et des aérodromes, l'établissement et la tenue à jour des cartes, les plans et fiches des aérodromes et toutes les questions de topographie. Comme son prédécesseur le STGA, le STBA comportera une section chargée de la documentation technique, du service des traductions et de l'étude des prix des ouvrages et des matériaux.

L'EMBA aura pour mission d'assurer l'approvisionnement des services d'exécution en matériaux et en matériels spéciaux et de leur apporter son concours dans l'exécution des travaux.

Enfin, le SCDBA secondera ou suppléera les services locaux des bases aériennes dans les opérations domaniales qui leur incombent. Il sera réparti en cinq sections, provisoirement stationnées à Paris, Dijon, Bordeaux, Marseille et Alger.

Contrairement au STBA et à l'EMBA, le SCDBA ne verra jamais le jour[2] : deux sections du Domaine seulement seront créées, à Paris et Lyon, présentes sur les organigrammes du SGAC jusqu'au début des années soixante.

La création du STBA et de l'EMBA résulte d'une note de la direction des Bases aériennes du 17 juillet 1946, intitulée *règlement intérieur.*

Le STBA fait ensuite l'objet d'une décision du 18 janvier 1952, signée du secrétaire général, René Lemaire, le qualifiant de *service extérieur* et définissant ses attributions et son organisation. Le STBA joue le rôle d'ingénieur conseil dans les techniques de l'infrastructure aéronautique auprès des administrations centrales de l'Aviation civile, de l'Air et de la Marine, de l'EMBA et des services d'exécution des bases aériennes ; ceci lui interdit de se transformer en service constructeur ou pourvoyeur et d'intervenir dans l'exécution des marchés de travaux ou de fournitures. Il a également pour missions de tenir à jour les plans des aérodromes et les plans types d'ouvrages d'infrastructure aérienne ; d'apprécier les qualités aéronautiques des terrains et ouvrages ; de réunir, analyser et diffuser la documentation française et étrangère en la matière. Il peut enfin être appelé à effectuer des contrôles de fabrication et des travaux d'essais ou de prototypes. Il est organisé en sections : terrains, architecture, génie civil et pistes, constructions métalliques, béton armé et électromécanique, documentation et études scientifiques.

L'EMBA est réorganisé par décision du 27 juin 1955.

Le STBA et l'EMBA, dont l'existence reposait sur de simples décisions, ne constituaient donc pas de véritables services distincts de l'administration centrale ; leur fusion au 1er décembre 1968 fait pourtant l'objet d'un arrêté ministériel, le nouvel organisme prenant le nom de STBA.

En fait, le STBA n'acquerra une véritable existence juridique que le 21 janvier 2000, avec sa création en tant que service à compétence nationale.

1. La terminologie n'est pas nouvelle : le service des Bases existait déjà avant-guerre, du temps du ministère de l'Air.
2. Point confirmé en février 2012 par René Bosc, ingénieur général des ponts et chaussées honoraire, issu du cadre spécial des Bases aériennes.

Sommaire

Bonneuil-sur-Marne, 1951. L'immense zone de stockage, bordée à gauche par deux hangars-ateliers et magasins, en bas par le long hangar du garage et à droite par la route qui rejoint la darse, sera transférée au Port autonome de Paris à la fin des années 80. En bas à droite, le bâtiment administratif ; au-dessus, le hangar Friedrichshafen, de forme carrée ; en haut à droite, le long de la darse, divers hangars de l'EMBA. Ceux du SNA seront construits plus à droite, en 1958.

Un réseau unique d'aérodromes

La direction des Bases aériennes du secrétariat général à l'Aviation civile est l'héritière de la direction des Travaux et Installations du ministère de l'Air qui, avant et pendant la dernière guerre, ainsi que durant les premiers mois de l'après-guerre, avait en charge l'ensemble des problèmes d'infrastructure intéressant les bases de l'armée de l'Air et de l'Aéronavale ainsi que les installations, alors modestes, destinées à l'Aéronautique civile. Mais, en 1945, prévoyant d'une part l'avenir auquel cette dernière était promise dans la société moderne, d'autre part l'intérêt d'un regroupement des armes de la Terre, de la Marine et de l'Air en un ministère des Armées (ou de la Défense nationale) unique, le Gouvernement décida de transférer l'ensemble de l'Aéronautique civile au ministère des Travaux publics et des Transports au sein duquel il constitua le secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale.

Dans le cadre de ce dernier, les problèmes spécifiques de circulation aérienne furent confiés à une direction de la Navigation aérienne, mais il apparut nécessaire que l'ensemble des problèmes d'infrastructure proprement dits destinés à toute l'Aéronautique, civile et militaire, reste confié à une direction unique au sein du ministère des Travaux publics. La décision ainsi prise tendrait à marquer le principe selon lequel l'ensemble des aérodromes du territoire constitue un réseau unique, localement géré par un service unique, et dont les éléments sont affectés selon les besoins, susceptibles d'évoluer dans le temps, soit aux Armées, soit à l'Aéronautique civile. Parallèlement, les conditions d'application de cette règle, qui n'a pas subi de transformation depuis lors, furent soumises à un organisme de composition mixte chargé de donner son avis sur tous les problèmes soulevés par la mixité de cette infrastructure, le Conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes. Cette situation explique que, sur de nombreux points, les attributions et les conditions de fonctionnement de la direction des Bases aériennes débordent du cadre de l'Aéronautique civile.

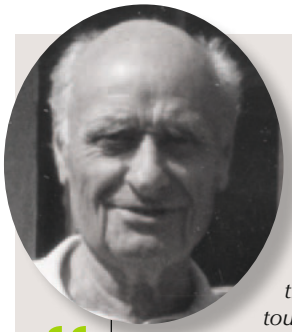
Georges Meunier, *Revue du SGAC*, n° 147 du 15 mai 1973.

Sommaire

Les bases aériennes à Bonneuil

En 1946, le SGACC acquiert 25 ha de terrains [1] sur la commune de Bonneuil-sur-Marne, en bordure du Port autonome de Paris. L'EMBA y installe un entrepôt[2]. Les aires de stockage, deux hangars H4 et trois pavillons sont achevés en 1948, un troisième hangar H4 et le bâtiment d'administration en 1949. Y sont stockés des éléments de hangars et de grilles d'aérodrome, des soutes à carburant, des clôtures, des groupes électrogènes que l'EMBA a pour vocation de répartir sur le territoire.

En mai-juin 1949 l'inspection générale des Bases aériennes est consultée sur l'opportunité du remontage d'un hangar *shed* en provenance de Friedrichshafen. L'opération est réalisée.



De Saint-Cyr aux Morillons en passant par Bonneuil

J'ai commencé en 1947 à Saint-Cyr-l'Ecole, au garage des Bases aériennes. Il y avait aussi à Saint-Cyr un entrepôt de matériel des Bases. En 1950, les personnels des Bases ont été transférés à Bonneuil, et pendant quelques années, j'ai transporté le matin et le soir ceux qui habitaient toujours la région de Saint-Cyr. En 1954, monsieur Defer, le patron des Morillons, m'a demandé de venir au garage. J'y suis resté jusqu'en 1982… je conduisais les directeurs du personnel, messieurs Mazerolles, Collet, Mangenot et Demaison.

Marcel Billault, né en 1920, témoignage recueilli en novembre 2011.

1. Achetés aux consorts de la Chauvinière pour 52 320 000 F. Un rapport de l'EMBA en date du 23 juillet 1947 fait par ailleurs état de la cession en juin 1946 au ministère des Travaux publics et des Transports par le ministère de la Production industrielle d'installations sises à Bonneuil pour 1 669 130 F.
2. Lors de sa création, l'EMBA est installé provisoirement rue du Cirque et avenue Foch, avcc des entrepôts à Bonneuil et Saint-Cyr-l'Ecole. Il a en charge l'exploitation des scieries de Saint-Symphorien et Tuzaguet (Hautes-Pyrénées) ainsi que la gérance des dépôts de bois de Pierrefitte et Stains (Seine). Il dispose encore d'un dépôt à Varennes-sur-Allier, héritage de la période de Vichy, en cours de liquidation, employant 44 personnes et comportant de nombreux hangars, garages, matériels de chantier et abris à munitions. Certains de ces hangars seront transportés en région parisienne pour y être remontés ou stockés (Bonneuil, Saint-Cyr et Melun).

En fait, les Bases aériennes ne sont pas le seul occupant de Bonneuil : l'armée de l'Air y est également présente. Le décret du 21 février 1951 a réorganisé le mode d'exécution des travaux d'infrastructure par les services constructeurs, génie militaire et aviation civile ; l'armée de l'Air doit faire son affaire du stockage des matériels d'infrastructure qui lui sont destinés, mais elle se tourne rapidement vers l'EMBA. A partir de 1962, l'armée de l'Air reverse à Bonneuil un tonnage considérable de matériels : grilles d'aérodromes de récupération et charpentes métalliques de baraques démontables (Fillod) rapatriées d'Allemagne, d'outre-mer et surtout d'Algérie. L'armée de l'Air construit alors à Bonneuil une installation industrielle de traitement de rénovation de ces éléments. Tout le personnel ouvrier employé aussi bien pour les besoins de l'Air que pour ceux de l'EMBA est rémunéré par l'Aviation civile : en 1969, sur 178 agents, les 2/3 étaient considérés comme travaillant pour l'armée de l'Air[1]. Le départ de l'armée de l'Air, envisagé dès la fin des années soixante, deviendra effectif quinze ans plus tard, les matériels étant alors transférés à Chartres, laissant quasiment inoccupée l'immense zone de stockage. Elle fera l'objet d'un échange avec le Port autonome de Paris à la fin des années quatre-vingts.

Bonneuil hébergeait par ailleurs un service de l'Aviation civile distinct de celui des Bases : en 1958, le service de la Navigation aérienne - le STNA n'existait pas encore - installa plusieurs hangars au nord-est de l'emprise[2] ; ils restèrent actifs jusqu'en 1999, année au cours de laquelle la division ateliers-magasin du STNA quitta le site pour rejoindre l'ensemble du service regroupé à Toulouse l'année précédente.

La zone de stockage de l'EMBA à la fin des années 1940.

Le garage de l'EMBA, 1948. Ce hangar fait partie de la zone transférée au Port autonome de Paris à la fin des années 1980.

Atelier de mécanique générale de l'EMBA, 1951.

1. Un transfert de crédits du budget de l'Air à celui du SGACC, correspondant au salaire de 50 ouvriers, avait eu lieu en 1956. L'armée de l'Air opérait par ailleurs annuellement un transfert de crédits pour ce qui concernait les dépenses de fonctionnement.
2. Dans une note adressée le 1er avril 1959 à la direction des Bases aériennes, René Bulin, directeur de la Navigation aérienne, précisait qu'il n'avait pas l'intention de financer *« l'aménagement de six bureaux dans l'un des hangars-magasins de l'entrepôt général du SNA à Bonneuil, bureaux destinés à un échelon administratif du SNA »*, au motif que ce recasement de l'échelon comptabilité matières du SNA avait pour objectif la libération de locaux à la Convention pour les directions de l'administration centrale.

1951. Le bâtiment administratif de l'EMBA avec, en arrière-plan, le poste de garde et le hangar accueillant le garage.

En 1969, la répartition des surfaces de Bonneuil était la suivante : 12,5 ha pour l'armée de l'Air (dont 26 000 m² de surfaces couvertes), 8 pour le STBA (qui avait absorbé l'EMBA) et 4,5 pour le STNA.

Les équipes spécialisées

Après la guerre, les trois-quarts des plates-formes aéroportuaires sont endommagés et des équipes spécialisées sont constituées pour leur remise en état. Elles se consacreront ensuite à l'entretien des terrains puis à la création de quelques aérodromes. Trois d'entre elles sont respectivement rattachées aux services des Bases aériennes du Rhône, du Haut-Rhin et de la Haute-Garonne ; la quatrième est l'équipe de terrassements mécaniques de l'EMBA, basée à Bonneuil et chargée du nivellement, du surfaçage, du compactage, du drainage et de l'engazonnement des plates-formes. Matériel de chantier, véhicules et remorques nécessaires aux transports sont parqués, entretenus et réparés à l'entrepôt de Bonneuil.

En 1951, l'équipe spécialisée de l'EMBA se compose d'une unité sédentaire et de onze chefs d'équipe, conducteurs d'engins et mécaniciens. Cet effectif atteindra par la suite vingt personnes.

Pause ou pose ? Devant un scraper, l'une des équipes spécialisées de l'EMBA à la fin des années 1950.

En janvier 1988, le n° 1 de *SPG Info* consacre un article à l'interview de Claude Cailleux, entré aux Bases aériennes en avril 1949 comme conducteur d'engins. L'équipe spécialisée[1] se subdivise elle-même en trois équipes, dont l'effectif peut varier selon les travaux à effectuer ; ils peuvent durer plusieurs mois. Claude Cailleux, qui dirige l'une de ces équipes, a ainsi passé 5 ans ½ en Corse pour les terrassements de Corte, Propriano et Figari-Sud-Corse. Il souligne que par le passé, les membres de l'équipe vivaient à l'hôtel. Mais à présent, leurs frais de mission ne le leur permettent plus et tous ont opté pour le logement en caravane-habitation… épouses et enfants accompagnant le plus souvent ces *gens du voyage* de la Fonction publique.

La fusion de l'EMBA et du STBA

Paul Moroni, secrétaire général, demande en août 1963 à l'inspection générale de réfléchir à la décentralisation éventuelle de services du SGAC hors de la région parisienne. Marcel Pascal, habitué de ce type d'études, préside le groupe de travail. Le cas de l'EMBA et du STBA est examiné à cette occasion.

Le STBA est alors installé à la Convention. L'EMBA se partage entre le 7, rue de la Porte de Sèvres, avec la direction, le service administratif et le premier arrondissement (fabrication dans l'industrie et marchés) et Bonneuil où est installé le deuxième arrondissement (transports routiers, matériels de travaux publics, ateliers et terrassements mécaniques). Le garage commun du SGAC, rue des Morillons, est rattaché à ce deuxième arrondissement de l'EMBA.

Pour l'inspection générale, le transfert en province du STBA, ingénieur conseil de la direction des Bases aériennes n'aurait pas de sens. De même, le transfert en province de la totalité de l'EMBA n'est pas envisageable ; en revanche, l'entrepôt de Bonneuil pourrait rejoindre le service spécial des Bases aériennes de l'Indre[2]

1. Elle relève désormais du STBA, qui a absorbé l'EMBA en 1968.
2. Pierre Marty, chef du STBA à l'époque de l'étude, était auparavant chef du SSBA de l'Indre. Le transfert des installations de Bonneuil à Châteauroux n'aboutira pas : le compte rendu d'une réunion interservices du 9 octobre 1969 sur les possibilités de décentralisation révèle que le service spécial des Bases aériennes de l'Indre a disparu entre-temps.

Issy-les-Moulineaux, début des années 1970. L'EMBA, logé rue de la Porte de Sèvres, procédait sur l'ancien champ d'aviation à des essais de montage des barrières d'arrêt.

Des PSP aux barrières d'arrêt

Je suis arrivé à Bonneuil en 1957, sous contrat NATO[1], pour m'occuper de la rénovation des plaques américaines PSP[2], qu'il fallait ensuite réexpédier sur les bases de l'armée de l'Air, en particulier les bases OTAN. Des centaines de milliers de plaques déformées et rouillées arrivaient à Bonneuil par la voie ferrée qui desservait l'entrepôt de l'EMBA. A l'époque, l'armée de l'Air ne regardait pas à la dépense. Il a fallu imaginer un système qui permettait de redresser les plaques. Elles passaient ensuite dans une grenailleuse qui enlevait la rouille et les traces de peinture, puis dans un bain pour nouvelle peinture et enfin dans un four de séchage, chauffé au gaz. Elles étaient ensuite empaquetées par quinze et entassées à l'extérieur, protégées des intempéries, en attendant de repartir vers les bases de métropole et même d'outre-mer, à Djibouti notamment.

J'ai quitté Bonneuil en 1960 pour la Porte de Sèvres, où l'EMBA avait sa direction, pour m'occuper de barrières d'arrêt. Les consignes étaient claires, mais succinctes : « Etudier un système pour arrêter des avions en difficulté en bout de piste ». *J'ai cherché ce qui pouvait exister dans d'autres pays. J'ai acheté une barrière suédoise, mais par la suite, avec la société Aérazur, nous avons mis au point de nouvelles barrières. Nous faisions les essais au CEV, à Brétigny et surtout à Istres. Le programme d'essais était mis au point avec les pilotes, mais nous préparions auparavant le travail sur le terrain d'Issy-les-Moulineaux, notamment le montage des barrières. C'était plus pratique qu'à Bonneuil et moins contraignant que de le faire directement sur la piste, à Istres.*

J'ai travaillé sur les barrières d'arrêt pendant une dizaine d'années, et on a pu équiper à la fois les bases OTAN et les autres bases de l'armée de l'Air. Par la suite, je me suis occupé de la sûreté des aéroports - c'était l'époque des premiers détournements - et enfin de brins d'arrêt pour l'Aéronavale.

Marcel Bourdier, témoignage recueilli en février 2012.

et la subdivision des travaux de terrassements mécaniques (les équipes spécialisées) le service des Bases aériennes de l'Eure-et-Loir. Le garage des Morillons serait rattaché au SMFA. Mais le groupe de travail va plus loin : les autres éléments de l'EMBA pourraient être rattachés au STBA.

Seule cette dernière suggestion sera mise en œuvre, par arrêté du 1er mars 1968, mais de façon plus radicale : EMBA et STBA sont fusionnés en un seul organisme, qui conserve les attributions des deux services, réunis sous l'appellation STBA. L'opération est d'autant plus aisée que Pierre Marty, chef du STBA, est également chef de l'EMBA par intérim.

Le rapport de 1964 abordait aussi le cas du STNA pour estimer que son transfert en province présenterait des inconvénients graves, compte tenu des interactions avec la direction de la Navigation aérienne, mais serait envisageable en grande banlieue ; en revanche, le départ en province serait à la rigueur acceptable pour l'entrepôt-magasin de Bonneuil. La délocalisation de l'ensemble du service, et non des seules unités installées à Bonneuil, aura bien lieu, mais trente ans plus tard.

Cité de la Convention, 1973, service de cartographie du STBA. Pierre Marty, chef du STBA (à gauche), Yves Guena, ministre des Transports et Janine Sodano.

1. *North Atlantic Treaty Organisation* = Organisation du traité de l'Atlantique nord (OTAN), mise en place le 4 avril 1949.
2. *Perforated Steel Planks*.

Le nouveau bâtiment administratif du STBA à Bonneuil, achevé en 1990.

Le regroupement du STBA à Bonneuil

Le STBA, logé après-guerre avenue Foch, a rejoint la cité de la Convention dès la fin des années quarante. En 1968, lors de la fusion avec l'EMBA, il hérite des locaux de Bonneuil. Peu après, les anciens services de l'EMBA, basés rue de la Porte de Sèvres, sont transférés sur l'île Saint-Germain, à Issy-les-Moulineaux[1]. Le STBA dispose aussi d'une petite unité à Châteauroux. Enfin, il coiffe le garage des Morillons, qui dépendait de l'EMBA et qui sera rattaché à l'administration centrale de la DGAC en 1976, lors de la création de l'établissement central ouvrier.

En 1987, Bonneuil est choisi pour le regroupement de l'ensemble du STBA, avec l'agrément donné en 1989 par le comité de décentralisation. Sur les 25 hectares de terrain, les 13 ha les plus à l'ouest font l'objet d'un échange avec le Port autonome de Paris en contrepartie de la construction d'un nouveau bâtiment de bureaux et d'un restaurant.

Le regroupement se fait en deux temps : Bonneuil n'est peut-être pas un paradis, mais l'accès s'y fait tout de même par un purgatoire. En effet, le STBA doit rapidement quitter l'île Saint-Germain et, en janvier 1988, 2 500 m^2 de bureaux sont pris en location à Cachan pour loger les 82 agents de l'île… ainsi que les services du STBA logés à la Convention qui libèrent ainsi des locaux pour accueillir la sous-direction technique du SFACT installée rue du Louvre.

Après quarante ans de résidence, le STBA quitte donc la Convention pour une affectation très provisoire. Seule la division administrative et le service documentation restent sur place.

Le regroupement à Bonneuil des services de Cachan et de la Convention a lieu en décembre 1990. La principale contrainte a résulté de la nécessité de conserver les anciens bâtiments administratifs et le restaurant pendant la construction des nouveaux. Jean-Jacques Bourlange, l'un des architectes du STBA, a conçu les locaux. Elevé sur trois niveaux, le nouveau siège du STBA comprend deux ailes de 80 et 35 m de longueur. Les bureaux sont modulables par des cloisons mobiles. C'est au total 3 100 m^2 de bureaux, complétés par un nouveau restaurant doté d'une cafétéria. Le regroupement s'accompagne de la nomination d'un nouveau chef de service, Jean Sauter, qui succède à Paul Aubignat. Le STBA compte alors 290 agents.

Lors du départ pour Bonneuil des services restés à la Convention, le STBA, estimant qu'il ne fallait pas priver la cité de tout service en la matière, crée une « antenne documentaire » constituée de trois agents, qui reste donc sur place. *DGAC Info*, en juin 1992, lui consacre un article : *« Répondant de fait aux vœux exprimés par plusieurs participants au Projet DGAC, elle met à disposition de tous une documentation générale et aéronautique très complète avec les moyens de consultation, de reproduction et de communication associés. »* L'antenne compose une revue de presse quotidienne, adressée à tous les services de métropole et d'outre-mer ; elle permet la consultation et l'emprunt des publications de l'OACI, du SIA, de l'ITA et du STBA, des cours de l'ENAC et de l'ENTPE, de nombre d'encyclopédies, codes, atlas et magazines aéronautiques. Les publications sont analysées par des documentalistes et donnent lieu à un fichier bibliographique informatisé. L'antenne documentaire est fréquentée par un public extérieur, en particulier des étudiants de 3e cycle et des professionnels de l'aéronautique. Elle suivra la DGAC à Issy-les-Moulineaux en 1993, puis sera supprimée en 1998.[2]

Après son regroupement à Bonneuil, le STBA s'efforce de réhabiliter un tant soit peu le site : nettoyage, démolition des baraques *sibériennes*[3], débarras de vieux engins de travaux publics, création d'espaces verts.

1. Selon Marcel Bourdier, l'armée de l'Air avait souhaité réorganiser ses installations du terrain d'Issy-les-Moulineaux *« qui constituaient un ensemble hétéroclite, avec des baraques en bois mal chauffées, un véritable poulailler qui donnait d'elle une mauvaise image. »*
2. Du jour au lendemain, pour loger une nouvelle entité. Il était aisé, pour les besoins de la cause, de réduire l'intérêt de cette antenne au seul domaine du STBA et d'en conclure qu'elle n'avait pas sa place dans les locaux du siège… il n'en reste pas moins que la DGAC n'a jamais mis en place de véritable service documentaire commun à l'ensemble des services de centrale, qui aurait pu de surcroît comporter une bibliothèque historique. L'antenne documentaire du STBA en fut l'embryon négligé. Revanche différée, le service documentation de Bonneuil héritera dans les années 2000 des fonds photographiques de la direction de la communication de la DGAC puis de ceux de la direction de la Navigation aérienne. La photothèque du STBA, devenu médiathèque du STAC, est désormais celle de la DGAC.
3. Baraques en bois qui servirent de décor à une séquence de *Twist again à Moscou* (1986), de Jean-Marie Poiré, d'où l'épithète.

Sommaire

Les installations du STBA à Bonneuil en décembre 1999. La partie ouest, à gauche de la route, a été cédée au Port autonome. De bas en haut, le nouveau bâtiment administratif, le restaurant, le Friedrichshafen et différents ateliers et hangars. En haut à droite, les trois hangars du STNA dont le personnel vient d'être transféré à Toulouse.

Le départ du STNA et la naissance du STAC

Dans *DGAC Info* de novembre 1992, le directeur général, Pierre-Henri Gourgeon, évoque le transfert du SSBAIF à Bonneuil : l'opération n'aboutira pas.

Les services du département 6 du STNA quitteront Bonneuil pour Toulouse en deux étapes : la division balisage en 1998, en même temps que les unités du service encore présentes rue de la Convention et à Melun-Villaroche ; la division ateliers-magasin en 1999. Signe de l'attachement des hommes aux implantations anciennes et de l'assimilation des activités aux paysages qui leur servent de théâtre, cette dernière division, installée à Toulouse dans des bâtiments spacieux, mais un peu à l'écart du bâtiment principal du STNA (devenu par la suite la direction de la Technique et de l'Innovation) est toujours appelée… Bonneuil.

La réforme de la DGAC conduite en 2005 s'accompagne de la création d'un service technique de l'Aviation civile (STAC), rattaché à la direction du Contrôle de la sécurité. Le STAC est constitué à partir du STBA, qui se voit rattacher des éléments du service technique de la Navigation aérienne dans les domaines suivants : environnement, péril aviaire, balisage de piste et sécurité incendie. Le STAC est également chargé de missions en matière de sûreté de fonctionnement des systèmes de contrôle de la navigation aérienne. Dernière modification de périmètre, le département bâtiments du STAC a été transféré le 1er janvier 2008 au service national de l'ingénierie aéroportuaire (SNIA), à l'exception de l'activité tours de contrôle.

Sommaire

L'ENAC à Orly

Orly, mai 1969. Les élèves de l'ENAC avant un vol de familiarisation aux choses de l'air.

L'ENAC atteint sa majorité à 21 ans : créée en 1949 au sein du ministère chargé des Transports, elle acquiert le statut d'établissement public, et donc la personnalité morale, en 1970. N'échappant pas au sort de beaucoup d'autres services de l'Aviation civile, elle passe ses vingt premières années dans des locaux modestes et en principe provisoires. Après avoir bougé virtuellement dans toute la région parisienne, en Bretagne et même à Montpellier, elle devient toulousaine au lendemain de mai 68. C'est le premier service délocalisé de l'Aviation civile.

Pourquoi une Ecole nationale de l'aviation civile ?

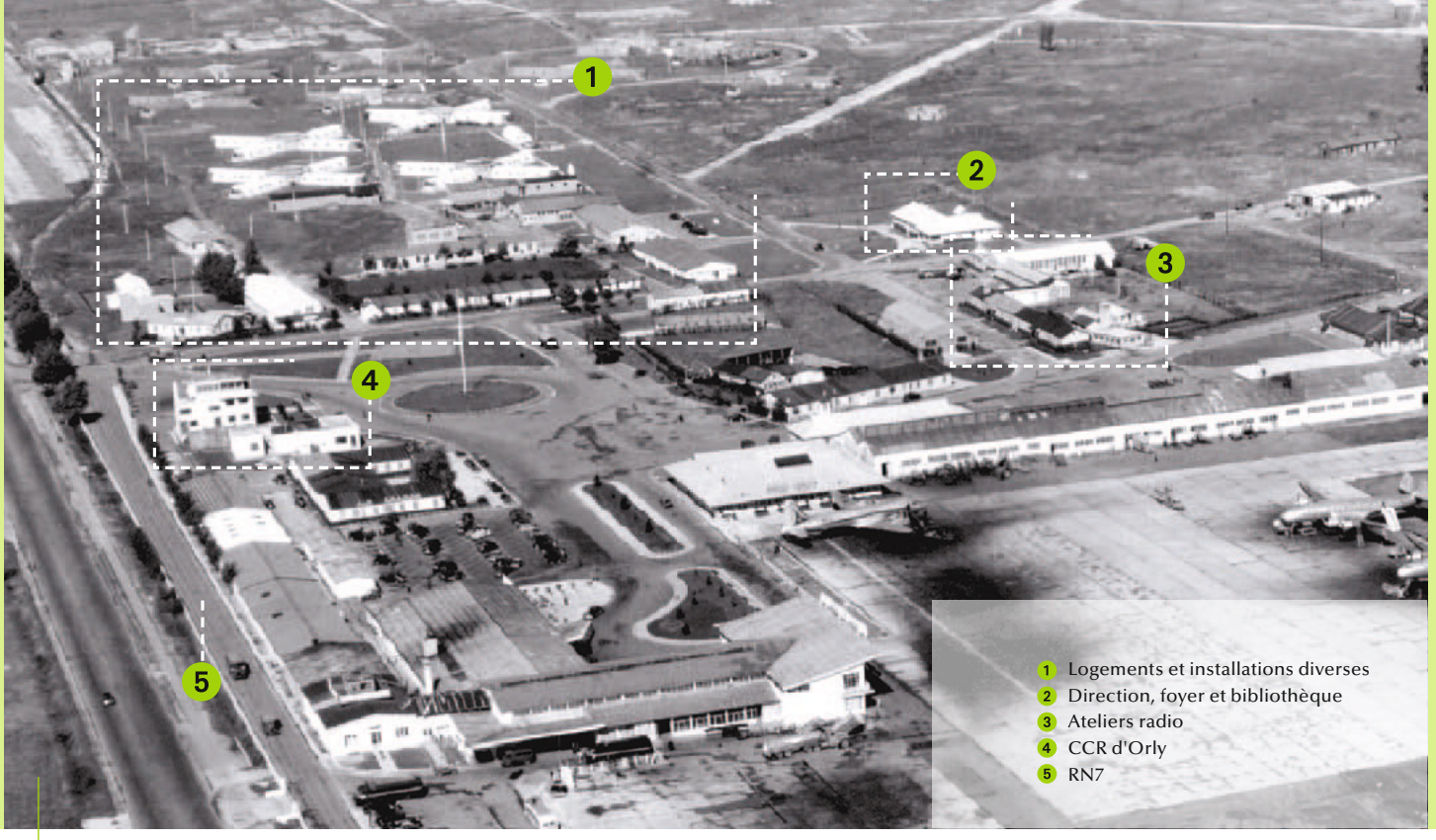
Avant la guerre de 1939-1945, le recrutement et la formation des personnels de l'aviation est hétéroclite. Les personnels navigants, recrutés presque tous parmi les pilotes et navigateurs de la Grande Guerre, se forment essentiellement au contact des réalités d'une aviation qui évolue rapidement. Les commandants d'aérodrome, de même origine, les techniciens des télécommunications venus de l'industrie civile et les opérateurs radio brevetés par l'Administration des PTT et souvent issus de la Marine se forment également sur le terrain.

A la Libération, la diversité des formations devient un handicap face aux changements techniques intervenus durant le conflit et à l'homogénéité d'action indispensable à la sécurité aérienne. En outre, le regroupement des personnels après guerre n'a pu être que partiel et les besoins en effectifs sont importants.

Personnels navigants

Il convient tout d'abord de reconstituer les équipages des compagnies aériennes. L'armée de l'Air est à même de fournir le personnel navigant nécessaire ; reste à transformer les navigants militaires en navigants civils. Cette tâche de perfectionnement est tout d'abord confiée à Air France, qui crée au Bourget un centre de perfectionnement du personnel navigant, fonctionnant en régie aux frais de l'Etat et qui reconstitue en trois ans les effectifs de base.

Sommaire



Les installations de l'ENAC à Orly en 1946.

Parallèlement, d'autres organismes proposent des formations de navigateur et de radio, comme l'école Breguet, soit payantes, soit subventionnées par le SGACC et gratuites, comme les Ecoles nationales de la marine marchande de Paris et Bordeaux,

Le transport aérien se développe, prend un caractère de service public. L'Etat doit garantir la sécurité et cela passe notamment par la formation des navigants : un enseignement complet et contrôlé s'impose.

Personnels au sol

Pour parer au plus pressé, chaque service du SGACC engage hâtivement les agents qui lui sont nécessaires et les forme d'abord par ses propres moyens. Le service des Ports aériens et de la Circulation aérienne gère au Bourget un centre de perfectionnement des agents techniques de la circulation aérienne et à Orly des stages de formation pour les commandants d'aérodrome ; le service des Télécommunications et de la Signalisation dispose, également à Orly, d'une division instruction chargée de former les opérateurs radiotélégraphistes et les techniciens radio.

Enfin, l'école de l'armée de l'Air de Casaux organise des « stages de contrôleurs » pour agents techniques et commandants d'aérodrome.

Vers l'école unique

La création à Orly en 1946 du service des Ecoles et des Stages (SES) constitue la première tentative d'harmonisation de la formation des personnels au sol. Puis l'harmonisation porte sur les statuts : le décret n° 48-970 du 7 juin 1948 crée *« six corps nouveaux, étagés sur quatre niveaux, selon un schéma général apparenté à celui des autres grands corps techniques de l'Etat, mais quelque peu compliqué par la prise en considération de distinctions entre les personnels responsables des études techniques et ceux qui sont chargés de l'exploitation - et de ramifications supplémentaires, pour certains de ces derniers, entre ceux qui s'occupent du contrôle de la circulation aérienne proprement dite, et ceux du service radio ou télétype. »*[1] Ce sont les corps de la navigation aérienne et des télécommunications aériennes. Le premier recrutement dans les nouveaux corps est organisé dès 1948.

Un an plus tard, le SES est remplacé par un service chargé cette fois de la formation de tous les navigants ainsi que de celle des personnels techniques de la navigation aérienne et de certaines

1. "L'ENAC", *Bulletin du SGACC* n° 52 de septembre-octobre 1950. Le texte de présentation du présent chapitre - témoignages exceptés - a été rédigé pour l'essentiel à partir de cet article de 1950 complété par l'ouvrage *50 ans d'ENAC au service de l'aviation*, par Ariane Gilotte, Jean-Philippe Husson et Cyril Lazerge, SEEPP, 1999.

compagnies : c'est l'Ecole nationale de l'aviation civile, créée par décret n°49-1205 du 28 août 1949 à partir du SES, d'une partie du centre de perfectionnement d'Air France et des sections aviation de l'Ecole nationale de la marine marchande. Max Hymans, premier secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale, est à l'origine de cette idée d'un organisme de formation unique pour navigants et personnels au sol, de nature à les rapprocher et à faire naître une communauté d'idées favorable à la sécurité du transport aérien. Sans compter les économies résultant de l'organisation de vols pouvant profiter à la formation des deux catégories.

Une unicité relative

La disparition du centre de perfectionnement du personnel navigant d'Air France était prévue, mais l'ENAC a du mal à prendre en charge la reconversion des pilotes militaires qui constituent alors l'essentiel du recrutement de la compagnie. Le partage va se faire entre la formation théorique et pratique : il est officialisé en octobre 1959 avec l'institution d'un recrutement d'élèves pilotes de ligne sans expérience préalable. L'ENAC assure la formation théorique, le centre national de Saint-Yan la formation pratique jusqu'au brevet de pilote professionnel et Air France la formation ultérieure. Ainsi, même au sein du SGACC, la formation des navigants repose sur deux organismes distincts, l'ENAC, sous tutelle de la direction de la Navigation aérienne, et Saint-Yan, rattaché au service de la Formation aéronautique, du Travail aérien et des Transports.

Concernant les personnels techniques de la navigation aérienne, le partage des compétences est le suivant : théorie à l'ENAC et pratique - sous la responsabilité de l'ENAC, qui forme les instructeurs - dans l'ensemble des centres de formation aéronautique, détenteurs des avions.

Enfin, l'ENAC ne forme pas à la maintenance aéronautique, y compris pour les propres besoins des centres de formation aéronautique de l'Aviation civile, qu'il s'agisse des techniciens ou de l'encadrement : le statut des ingénieurs d'exploitation de la navigation aérienne ne comporte pas de filière adaptée.

Affiche de Jacques Delol.

Les anciens d'Afrique

Aux cours faits aux élèves ingénieurs s'ajoutaient des rencontres avec les promos constituées de seuls stagiaires, anciens par l'âge et par l'expérience, rentrant d'Afrique[1]. *La question initiale que je leur posais était :* "Que faire passer aux jeunes en cours de formation, de votre expérience professionnelle, qui les aide à se préparer aux aspects humains de leurs fonctions ?" *Après un temps de clarification, les réponses arrivaient, tirées de leurs vécus faits de crises, conflits, rumeurs, sanctions, accidents... Sur le moment, je tâchais de bien entendre et de bien retenir. Les "anciens", qui n'avaient pas fait d'école, avaient néanmoins appris les matériels et les procédures au fur et à mesure des besoins, et sur le tas ; ils en parlaient en des termes comparables à ceux de ces mineurs que la rentabilité allait bientôt chasser de leurs mines ; parfois émouvants et nostalgiques, parfois amers et rancuniers, c'étaient des témoignages sur le vif.*

Jean Ughetto, chef du département relations de l'ENAC de 1957 à 1962 (texte inédit).

1. La formation continue concernait tous les personnels, et pas seulement ceux qui rentraient d'Afrique (N.D.A.).

Sommaire

Le bâtiment de direction en 1955.

1966. Jean Napoli, élève contrôleur, devant sa résidence d'Orly.

Des locaux modestes…

L'ENAC est logée dans des bâtiments qui datent du temps des Américains à Orly. Les plus rustiques, qui ont marqué les esprits, sont baptisés « demi-tonneaux » : une pièce au centre, en dur avec lavabos, douches, toilettes, et quatre branches en tôle ondulée, qui constituent les dortoirs. Une construction de ce type abrite la cantine. D'autres bâtiments sont en bois : les salles de cours et de travaux pratiques, le foyer et le théâtre. Une chapelle est érigée sur la zone américaine dont l'ENAC prendra possession au début des années soixante.

… mais des croisières à la clef

Guy du Merle, premier directeur de l'ENAC, lance en 1950 les voyages de fin d'études pour les différents corps d'ingénieurs et obtient la libre disposition du DC-4 du SGACC. Par la suite, les voyages seront effectués à bord des DC-3 du SGACC, chers à ceux qui ont connu les premiers temps de l'ENAC. Avec pour destination l'Afrique ou le Moyen-Orient, ces voyages ont notamment pour objectif de susciter des vocations outre-mer à une époque où la présence de la France sur tous les continents nécessite des affectations hors métropole.

Voyage d'études du printemps 1955. De gauche à droite, debout : Pierre Réginensi, Jean Fourrier, Jean-Marie Giraud, Paul Angelini, une personne non identifiée, Koujan (étudiant syrien), Maurice Blois, deux personnes non identifiées, lieutenant-colonel Robert Bisch (professeur de navigation), Henri Fleckniakoska, un membre de l'équipage, Léon Malnar, Denis Pietrera ; accroupis : Maurice Baby, Jean Maigret, André Cutullic, Maurice Julien, Clovis Grimaud, Maurice Paravisini. Les personnes ont été identifiées par les anciens du GIACRE.

Jacques Delol

Monastique, mais convivial

Né à Dakar en 1929, Jacques Delol a grandi en Algérie. Il a fait deux passages à l'ENAC, pour un stage de contrôleur en 1953-1954, puis de 1960 à 1963 pour son stage IEEAC. Il a servi au CCR d'Alger, à l'OGSA, au STNA, à la DNA, au SIA, à la DRHAF et à la DAC Nord. Ingénieur de l'aviation civile depuis 1977 et fervent des arts graphiques depuis toujours, Jacques Delol a mis ses talents au service de l'ENAC pour des affiches, des programmes et des décors de théâtre. Il a également réalisé des affiches pour la DGAC, ainsi que des productions audiovisuelles.

« L'ENAC Orly se trouvait sur la commune de Paray-Vieille-Poste, sur un terrain à l'est de la nationale 7, terrain partagé avec l'armée américaine. L'Ecole occupait des bâtiments cédés par les Américains, les "tonneaux"[1], et quelques baraquements en bois, assez éloignés les uns des autres, qui abritaient la direction, la bibliothèque et le foyer, les salles de cours et de travaux pratiques. Quant aux tonneaux, héritage des Américains, c'étaient des bâtiments semi-cylindriques en tôle ondulée disposés radialement autour d'un corps central en dur qui abritait les installations sanitaires. Chaque aile était divisée par un couloir central, le long duquel se répartissaient des box, chacun séparé du couloir par un rideau ; au milieu de ce couloir un seul poêle à charbon était censé chauffer l'ensemble (le chauffage central arriva probablement au début des années soixante). La température "garantie" était, paraît-il, de 15° au-dessus de la température extérieure, en hiver bien sûr, si bien que pendant le fameux hiver 1954[2] la température dans les "chambres" resta pendant un certain temps aux alentours de 0°. Meublées d'un lit, d'une armoire, d'une chaise et d'une table, les chambres avaient une allure sinon spartiate, tout du moins monastique.

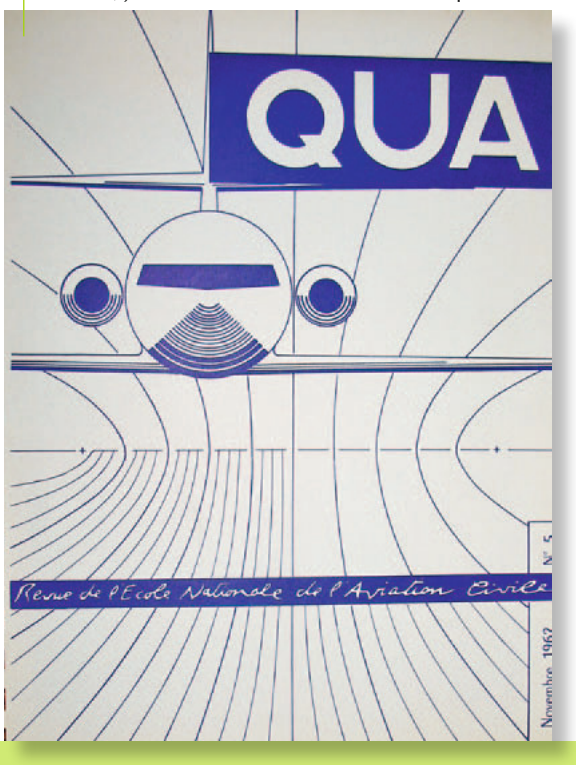
A cette époque, la priorité n'était pas aux préoccupations environnementales et, si les tonneaux pêchaient par leur isolation thermique, que dire de l'isolation acoustique ? La zone des hangars d'Air France, relativement proche vers le nord, était une zone de maintenance, source de bruit aussi bien diurne que nocturne en raison des essais de moteurs au sol. Qu'importe ! La jeunesse s'habitue vite au bruit, et ce bruit devenu familier ne fut plus une gêne, jusqu'à l'arrivée des premiers Viscount dont le bruit strident des turbopropulseurs nécessita une nouvelle période d'accoutumance.

D'autres tonneaux servaient de cantine ; elle était fermée le samedi et le dimanche, si bien que la ressource pour les élèves présents en fin de semaine était de rejoindre la cantine de l'Aéroport de Paris, assez éloignée et tristement surnommée "Buchenwald".

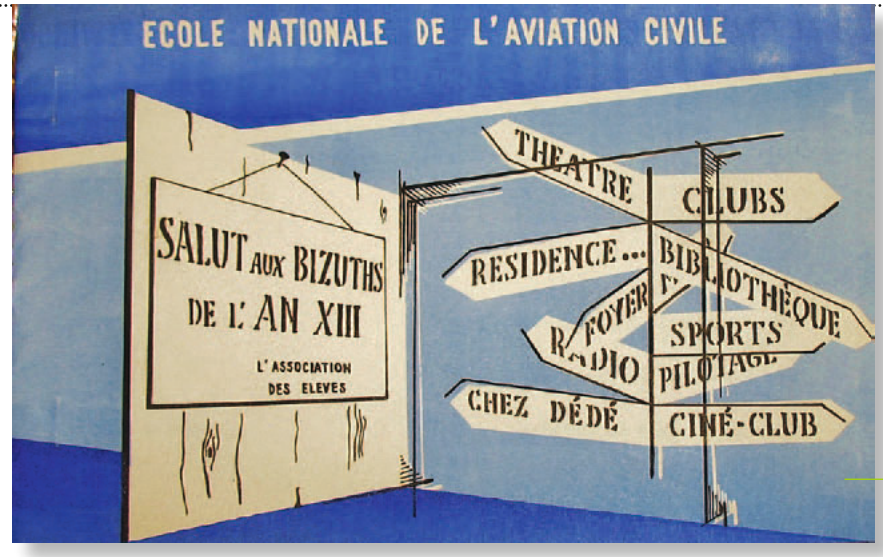
A côté, la partie américaine était une véritable petite ville avec son cinéma, sa chapelle… et son PX[3], véritable caverne d'Ali Baba, fenêtre ouverte sur "le rêve (consumériste) américain". L'entrée en était interdite aux Enaciens, pourtant voisins.

L'enseignement était dispensé dans des classes spécifiques à chaque corps, des agents aux ingénieurs de la navigation aérienne, ce qui ne favorisait pas la mixité. Par contre les activités extrascolaires permettaient de se rencontrer dans des clubs de toutes sortes : sportif, radio (les adeptes avaient l'accès autorisé à l'atelier et au labo radio), mécanique, musique[4] (une salle, ou plutôt un studio - mais pas d'enregistrement - permettait aux musiciens de s'adonner à leur passion) et théâtre.

Le *QUA*, journal des élèves. Couverture de Jacques Delol.



Sommaire



Livret d'accueil des bizuths.
Couverture de Jacques Delol.

Le club de théâtre était animé avec beaucoup d'énergie par Pierre Delacoudre, très soutenu par Jean Ughetto, chef du département relations, personnage très ouvert et très proche des élèves. Ce club a été à l'origine de bien des représentations, d'autant qu'au début des années soixante, l'Ecole a pris possession du foyer des officiers américains, qui abritait une salle de spectacle et que la démolition de l'ancienne aérogare d'Orly permit de récupérer des matériaux utiles à la confection des décors.

A cette même période, l'Association des élèves, sous l'impulsion de son président, Jacques Bermond (ITNA/TS 59) connut un regain d'activités : relance du *QUA*[5], publication d'un livret d'accueil des bizuts, FIR rodéo… Le FIR rodéo était un rallye dans lequel chaque équipe disposait d'un avion et d'une voiture. En 1962, les usines Simca prêtèrent quelques exemplaires de la toute nouvelle Simca 1000. De son côté, le comité d'action sociale de l'ENAC (CASENAC) participait également à la vie associative. C'était aussi le temps des voyages d'études par promotions, dans des avions de la maison.

On aurait pu penser que, par la suite, l'Association des anciens élèves de l'ENAC saurait maintenir l'esprit de convivialité qui prévalait à l'Ecole. Malheureusement, cela n'a jamais été possible, la diversité des corps de la navigation aérienne ayant toujours généré des forces centripètes. Mais il faut reconnaitre à l'association le mérite d'avoir édité pendant quelques années un annuaire des anciens élèves.

Et l'ENAC est partie à Toulouse. Mais après combien de tergiversations ! Ce devait d'abord être dans la banlieue parisienne, puis vers Rennes, qui devait être le pôle de rassemblement des industries de l'électronique… l'affaire a duré si longtemps que, par dérision, les élèves avaient installé dans une salle de cours un bloc de béton censé être la première pierre de la future ENAC.

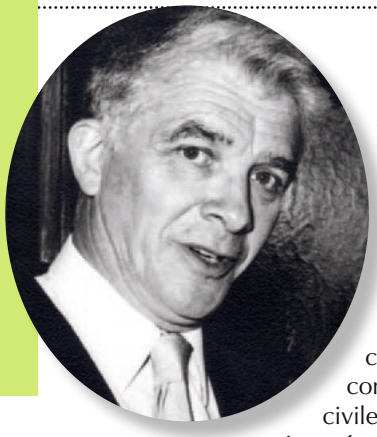
L'ENAC a été inaugurée - en même temps que Sup'aéro - pendant une grève des ESA, qui collaient des affichettes partout ; si bien que la plaque commémorative fut sérieusement surveillée de peur de voir, lors de l'inauguration, l'une de ces affichettes apparaître sur la plaque dévoilée. ”

Octobre 2011.

Boum à l'ENAC, printemps 1965.

1. En fait, des demi-tonneaux (N.D.A.).
2. C'était mon premier hiver métropolitain. J'arrivais d'Algérie.
3. *Air Force exchange service on US Army post* (en abrégé *post exchange* ou *PX).*
4. Parmi les familiers de ce club, l'un, organiste de renom, devint en 1977 titulaire du grand orgue de la cathédrale d'Orléans ; un autre, trompettiste de jazz, se produisait encore récemment au *Petit Journal*.
5. En code Q : *« Quelles sont les nouvelles ? »* Le *QUA*, journal créé par les élèves, avait disparu. J'avais obtenu l'accord d'Emmanuel Roblès pour publier dans le *QUA* une nouvelle aéronautique inédite en métropole, ce qui permit à Rémy Tranchant de reprendre contact avec Roblès, qui avait été un de ses compagnons de guerre, dans le même groupe de transport.

Sommaire



Jean Ughetto

Le FIR rodéo

“Combinant avions et autos, reliés par radio, en un parcours aérien et terrestre semé d'épreuves, quatre équipes, chacune composée d'équipiers aux fonctions complémentaires, sur le modèle de l'Aviation civile, devaient s'affronter tout au long de la journée, concurrentes quant à la vitesse, la sécurité et la qualité des réponses aux épreuves.

Quatre Simca 1000, nouvellement sorties, nous étaient publicitairement prêtées par la firme ; les quatre avions appartenaient au service de la Formation aéronautique et des Sports aériens ; l'ENAC mettait ses matériels radioélectriques à disposition.

Publicité faite par l'Association des élèves auprès des amis et connaissances, auprès des Grandes écoles ; invitations faites aux responsables de l'Aviation civile ; le temps, prié d'être beau joueur, le fut... Didier Daurat, "vieille tige" de l'Aéropostale où il avait été compagnon de Mermoz, Saint-Exupéry et Guillaumet, présida le jury final, et fit sauter le bouchon qui, champagne aidant, ouvrit le bal quasi-champêtre en fin de journée. Pour un démarrage, le FIR rodéo fut une réussite, due à la compétence d'un ingénieur, André Langrand, qui sut à mon idée initiale ajouter les données administratives et techniques hors de ma compétence ; présentant une ENAC à échelle réduite, le FIR rodéo dura quelques années.”

Octobre 2011.

Affiche réalisée par Jacques Delol.

Sommaire

Juin 1966, le jury du FIR Rodéo. A l'avant, André Langrand et René Lebleu, à l'arrière Pierre Cahuzac et Jacques Bossu.

“**Que venait-il faire dans cette galère ?**

Jean Ughetto, rééducateur, avait passé 18 mois aux Etats-Unis, avait tâté du cinéma et du théâtre, puis fut pionnier de l'éducation spécialisée et directeur d'un foyer ouvert de jeunes délinquants. Il arriva en janvier 1957 dans une école à vocation technique. L'ENAC n'avait rien à cette époque d'une école conventionnelle ; destinée à former les personnels de l'Aviation civile, elle accueillait des bacheliers, des élèves sortant de prépa et des polytechniciens sur un vaste campus où se mêlaient élèves français et étrangers, fonctionnaires ou non, élèves des cycles normaux, stagiaires plus âgés, en perfectionnement, et même agents d'opérations de compagnies aériennes… population hétérogène, chahuteuse, un peu turbulente, mais très différente de la jeunesse difficile ou délinquante à laquelle était habitué ce nouveau venu.

Toujours passionné des problèmes de la jeunesse, Jean Ughetto s'est rapidement adapté à ce nouveau milieu, à des tâches qui n'étaient pas toutes de celles qu'il espérait. Bien que faisant partie de la "strasse"[1], comme il le disait lui-même, il était très proche des élèves, savait mettre de l'huile dans les rouages, réglant toujours avec bonne humeur et beaucoup de sagesse les petits conflits entre les élèves et la direction, en particulier lors des voyages d'études. Il adhérait aux activités culturelles de l'Association des élèves, en privilégiant certaines comme le théâtre, peut-être en souvenir de ses brèves expériences cinématographiques et théâtrales.

*Jean Ughetto a quitté l'ENAC en 1962 pour reprendre des activités dans son domaine de prédilection : l'éducation et la psychopédagogie. Après sa retraite, il participa au Bureau international catholique de l'enfance et à l'*International hearing exchange in professional youthwork *dont il fut cofondateur. Il a disparu le 10 mai 2010. C'était un chic type.*

Jacques Delol, novembre 2011.

1. Argot militaire à l'origine, vient du mot administration. Dans le langage étudiant, l'administration, l'encadrement de l'école (N.D.A.).

L'ENAC à Toussus ?

L'ENAC était à Orly, et on ne savait pas très bien où elle devait aller. J'étais le chauffeur de Monsieur Mazerolles, directeur de l'administration générale. C'était au début des années soixante. Je le conduis un matin à Toussus, entre le Haut-Buc et le Trou salé. Gilbert Manuel, le directeur de l'ENAC, l'attendait sur place. Ils partent tous deux dans les champs et reviennent au bout d'une demi-heure. J'entends alors mon patron dire à M. Manuel : "Bon, rendez-vous ici dans 6 mois, pour l'inauguration de vos bureaux." *Chaque fois que je passe par là, je repense à cette phrase de M. Mazerolles…*

Marcel Billault, témoignage recueilli en novembre 2011.

Louis Pailhas, chargé du transfert et premier directeur de l'ENAC à Toulouse. A droite Maurice Siennat, chef de la section radioélectricité générale. L'Ecole est encore à l'état de maquette.

Où caser l'ENAC ?

Dès sa création, l'ENAC se met en quête d'un terrain d'entraînement. Le choix se porte d'abord sur Coulommiers, proche de l'Ecole, mais le trafic croissant d'Orly est dissuasif. Puis apparaissent les projets consistant à déménager la totalité de l'Ecole. Sont envisagées différentes communes de la région parisienne riveraines d'aérodromes (Thiais, Rungis, Issy-les-Moulineaux, Les Mureaux) mais aussi Rennes, Beauvais et même Montpellier. Aucun des projets ne prend corps et l'ENAC reste à Orly.

A la fin des années cinquante, la politique de décentralisation des services de l'Etat compromet la perspective d'un transfert de l'ENAC en première couronne et la recherche porte sur des implantations plus distantes de la capitale : Melun, Pontoise, Etampes, Reims, Evreux, Chartres, Orléans… Beauvais est envisagé fin 1959, mais aussi Toussus-le-Noble qui a la faveur du ministre, Robert Buron. Toutes ces propositions sont écartées, qui ne cadrent pas avec l'esprit d'une décentralisation véritable en province.

En 1960, un rapport de René Lemaire, chef de l'inspection générale, propose le transfert à Toulouse pour 1964/1965, à Lasbordes, avec maintien d'un échelon parisien. Le ministre y est hostile, mais Michel Debré, Premier ministre, retient l'idée, confirmée en 1963 par son successeur Georges Pompidou.

A Toulouse

L'implantation installée en bordure des pistes d'Orly avait des avantages, comme la facilité d'emprunter la voie aérienne pour les activités de formation et un environnement très aéronautique ; mais, au début des années soixante, les avions utilisés par l'ENAC ont de plus en plus de mal à s'insérer dans le trafic ; par ailleurs ADP hésite à renouveler la concession des terrains où est installée l'Ecole, car ils doivent accueillir une zone de fret.

L'ouverture d'une nouvelle piste en 1965 aggrave les choses, le bruit des avions en approche finale gênant l'enseignement. Et la croissance des effectifs rend les locaux de plus en plus insuffisants. Pourtant la perspective d'un départ en province rencontre toujours des oppositions, et ce jusqu'au plus haut niveau de l'ENAC.

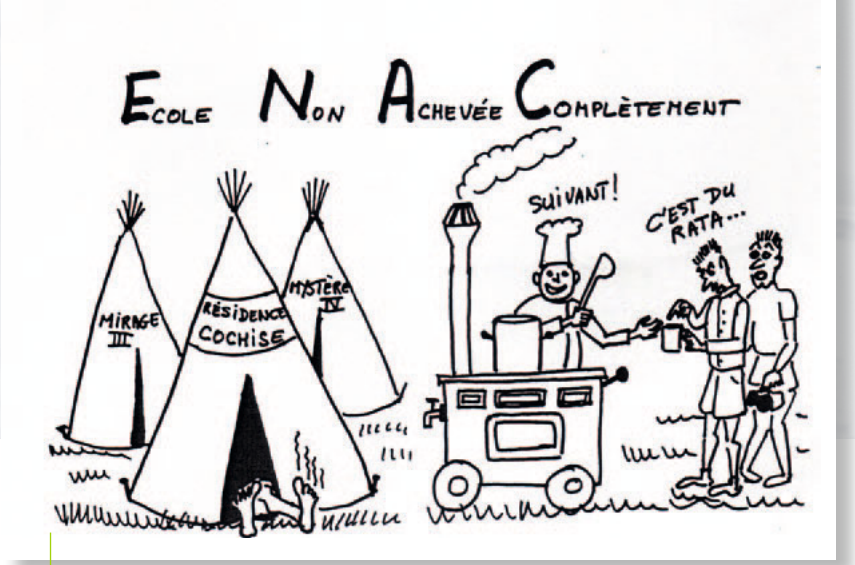
Un groupe de travail présidé par René Lemaire étudie les conditions du transfert en région toulousaine : trois sites sont envisagés, Colomiers, Lasbordes et Lespinet qui sera préféré aux deux autres en raison du regroupement attendu sur ce site d'établissements d'enseignement supérieur appartenant en majorité au domaine de l'aéronautique et de l'espace.

Toutefois l'Ecole craint de ne pas retrouver à Toulouse le potentiel d'enseignement de Paris (ONERA, STAé, firmes aéronautiques). En outre, si les professeurs permanents sont en majorité disposés à rejoindre la Haute-Garonne, les vacataires, majoritaires, n'ont pas de raison de suivre une école qui ne les emploie qu'à temps très partiel. Des enseignants pourraient être recrutés localement, notamment à l'université Paul Sabatier, à l'Ecole nationale supérieure d'électrotechnique, d'électronique et d'hydraulique de Toulouse et dans des laboratoires comme le Centre d'études et de recherches de Toulouse ou le Laboratoire d'analyse et d'architecture des systèmes. Pour les enseignements les plus professionnels, la solution envisagée est le déplacement ponctuel mais répété des enseignants parisiens.

Une parcelle de 30 hectares est attribuée à l'ENAC sur le site de Lespinet, à côté de celle allouée à Sup'aéro. Le financement (1,8 million de francs) est assuré par la ville de Toulouse, vivement intéressée par le développement d'un complexe scientifique lié à l'aéronautique et à l'espace. Une commission permanente pour le transfert de l'ENAC est constituée, présidée par Joseph Grenier, ancien chef du service de la Navigation aérienne. La question

Sommaire

Quelques élèves de la dernière année de l'ENAC à Orly. De gauche à droite Michel Benoît, Daniel Galibert, Jacques-Paul Davadant et Jean Souquet.



Dessin de Jean Napoli.

essentielle est celle du choix entre un transfert par étapes et un transfert global, l'option retenue. Un centre d'entraînement aérien est prévu, celui de Muret-Lherm, qui sera géré par le service de la Formation aéronautique. Enfin, l'ENAC conservera un échelon parisien.

La préparation du transfert s'accompagne d'une réflexion sur la réorganisation de l'ENAC, menée par Gilbert Manuel, par ailleurs réticent sur le transfert. Mise en place en 1966, la réforme consiste à créer des départements d'enseignement dotés d'une large autonomie (exploitation, électronique, air et ingénieur de la navigation aérienne).

Le transfert

La construction des locaux débute en avril 1966. Sur les 31 000 m^2 de surface, la moitié est destinée à l'enseignement, 42 % aux résidences, au gymnase et au foyer-restaurant et 8 % aux bâtiments administratifs.

Louis Pailhas, adjoint au directeur de l'ENAC et chargé du transfert est nommé directeur le 1er janvier 1968. Le chantier a pris un peu de retard - mai 68 - mais la première rentrée s'effectue comme prévu en septembre. Michel Debré, ministre d'Etat chargé de la Défense nationale, qui avait pris la décision de transfert alors qu'il était Premier ministre, préside la cérémonie d'inauguration le 6 novembre 1969 en présence de Raymond Mondon, ministre des transports.

En vingt ans, à Orly, l'ENAC a formé 10 000 élèves, dont 1 000 étrangers.

L'ENAC, établissement public

Le transfert à Toulouse est suivi d'une autre mesure majeure. L'Ecole est encore un service extérieur, rattaché comme le STNA, le CENA et le SIA à la direction de la Navigation aérienne. La perspective du transfert est l'occasion de réfléchir au statut de l'Ecole, qui se plaint de difficultés de gestion : ses ressources financières proviennent - pour l'essentiel - de crédits budgétaires mais aussi de recettes générées par ses prestations, dont le rattachement à son budget par voie de fonds de concours n'intervient qu'au bout de plusieurs mois. La solution envisagée est la transformation en établissement public administratif. Bien que la mesure ne recueille pas l'unanimité au sein de l'état-major du SGAC, le changement de statut est prononcé par décret du 13 avril 1970.

L'ENAC n'est d'ailleurs pas la seule école à acquérir la personnalité morale cette année-là : l'Ecole polytechnique, l'Ecole nationale d'administration, l'Ecole nationale de la santé publique et l'Ecole nationale de la magistrature deviennent également des établissements publics administratifs en 1970.

L'entrée de l'ENAC à Toulouse, 1970.

Sommaire

André Sarreméjean

L'ENAC au temps du transfert

« Le transfert de l'ENAC à Toulouse s'est effectué en une seule fois, au cours du mois d'août 1968 ; toutes les activités d'enseignement ont alors été organisées dans les locaux neufs - et parfois inachevés - édifiés pour cela au sein du complexe aérospatial de Lespinet. Deux services de l'Ecole n'ont toutefois pas suivi ce mouvement : le service des examens et l'échelon parisien sont restés à Orly.

Le service des examens avait en charge l'organisation de concours et d'examens pour le compte du SGAC : outre les divers concours d'accès aux cycles de formation *ab initio* de l'ENAC, qui pour la plupart étaient des concours d'accès à la Fonction publique, il organisait les examens de qualification des personnels de la navigation aérienne et d'obtention des brevets et qualifications du personnel navigant professionnel.

Aucun local n'avait été prévu à Orly pour ce service, dont le transfert à Toulouse avait certainement été envisagé ; c'est pourquoi son chef, Alexandre Némirowsky, qui voulait rester en région parisienne, et son équipe se sont retrouvés, seuls vestiges de l'Ecole, maintenus dans les anciennes baraques américaines que le reste de l'ENAC venait d'abandonner.

Sous la pression des autorités aéroportuaires, qui souhaitaient disposer des terrains sur lesquels étaient implantées ces baraques, il fut nécessaire d'aménager les bâtiments de l'échelon parisien pour y héberger le service des examens.

S'agissant précisément de l'échelon parisien, dans le but de faciliter les missions en région parisienne des personnels de l'ENAC Toulouse et de loger les élèves en visite ou en stage, l'Ecole avait été dotée d'un terrain clos sur lequel étaient édifiés une résidence de quatre étages comportant des chambres d'étudiant et un bâtiment abritant des bureaux, des salles de réunion et des salles d'examen.

Un ingénieur des travaux de la navigation aérienne, Robert Bouet, gérait cet ensemble, assisté d'un adjoint qui lui succéda par la suite, Fernand Gagnon, d'une secrétaire, d'un gardien de résidence et de deux chauffeurs.

Pour y installer le service des examens, il fallut transformer le rez-de-chaussée et le sous-sol de la résidence, où prirent place l'imprimerie et le magasin (papiers, encres, imprimés), le tout sécurisé. En outre on dut se serrer pour dégager les bureaux nécessaires au chef du service et à son adjoint, aux gestionnaires d'examens et concours, au secrétariat…

A Toulouse, la rentrée 1968 s'était effectuée dans des locaux inachevés, aux multiples malfaçons, mais les élèves furent accueillis de façon satisfaisante. En effet, d'importants efforts avaient été déployés, sous la houlette de Louis Pailhas, pour montrer au personnel que Toulouse n'était pas un désert et que la vie y était possible, voire agréable. Le cassoulet quotidien ne s'imposait pas et l'on y trouvait, comme à Paris, un WIMPY, à défaut de MAC DO ou de QUICK qui ne sévissaient pas encore en France. Ces efforts portèrent leurs fruits et 60 % du personnel de l'ENAC suivit l'Ecole à Toulouse, sauvegardant ainsi l'expérience et le savoir-faire accumulés à Orly ainsi que la mémoire de l'institution.

Toutefois, la réflexion collective du printemps 1968 n'avait pas épargné l'ENAC et le transfert à Toulouse fut l'occasion de mettre en place une nouvelle organisation, plus déconcentrée que la "pyramide" antérieure, avec deux départements de gestion et quatre départements d'enseignement ; chaque chef d'un département d'enseignement était directeur des études pour certaines formations relevant d'un même domaine technique et gestionnaire au profit de l'ensemble des élèves des moyens d'enseignement de ce domaine.

On distinguait ainsi : le département administratif (S), confié à Maurice Gontier ; le département relations (R), confié à André Deforges ; le département exploitation (X), avec l'enseignement du contrôle, confié à Jacques Levet ; le département électronique (L), confié à André Bertemès ; le département air (A), avec l'enseignement des techniques aéronautiques, confié à Pierre Lau ; le département INA (I), qui me fut confié.

J'héritai ainsi de la formation des INA (à réformer), mais aussi de la gestion de divers moyens d'enseignement généraux (documentation, bibliothèque, anglais, psychopédagogie, édition, service des études) et de celle des services parisiens de l'ENAC.

Cette répartition des tâches, qui me plaçait à la tête d'un ensemble de "miscellanées", m'a permis, entre autres, de bien connaitre les services parisiens ; cette connaissance et, partant, l'exercice de mon autorité ont été facilités par ma participation comme vice-président aux jurys des concours de l'ENAC et du personnel navigant professionnel.

Les deux services parisiens de l'ENAC ont réussi à cohabiter sans heurts, car chacun avait son domaine de compétences ; la bonne volonté a permis de limiter les frictions inévitables entre les responsables de l'intendance et les demandeurs, les arbitrages parfois nécessaires pouvant attendre mon passage. Je tiens ici à mentionner le rôle particulier de André N'guyen Khac Binh, l'adjoint d'Alexandre Némirovsky, dont la modération et l'efficacité furent pour beaucoup dans le maintien de la qualité d'un service sensible. »

Septembre 2011.

Sommaire

Un nomade, le SIA

Si l'information aéronautique est aussi ancienne que l'aviation, la création d'un service de l'Etat dédié à cette activité attendra un demi-siècle. La section des Instructions aéronautiques, née en 1942, devient service de l'Information aéronautique en 1958. Son itinérance entre 1945 et 1995 illustre à la fois les pérégrinations que connaîtront nombre de services de l'Aviation civile et les délocalisations des années quatre-vingt-dix.

Aperçu sur l'information aéronautique de 1910 à 1945

Les premières cartes d'aviation datent d'avant 1914, à la double initiative du service géographique de l'Armée, père de l'Institut géographique national, et de l'Aéro-club de France (AéCF). L'éditeur Edouard Blondel la Rougery crée avec le colonel Talon les premières cartes aéronautiques adoptées par l'AéCF[1]. Il publie dès 1911 le premier aéro-guide et en 1914 un premier atlas des terrains d'aviation. En 1991 toujours, la Fédération aéronautique internationale (FAI) institue une commission de la carte aéronautique : la carte de l'AéCF devient la carte *normale* aéronautique.

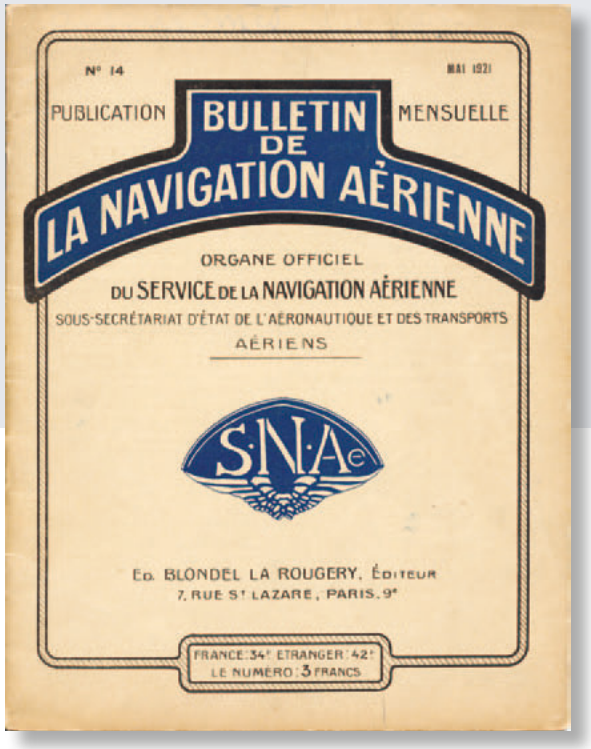
« Les premières cartes aéronautiques retiennent, comme pour la marine, une symbolisation identifiant les repères géographiques, les cheminements conseillés, les divers points remarquables comme les phares, les aérodromes ou, un peu plus tard, les zones interdites au survol. Les premières publications sont appelées "instructions aéronautiques" à l'imitation des "instructions nautiques". »

La Commission internationale de navigation aérienne (CINA) mise en place en 1919 - non ratifiée par les Etats-Unis - institue l'obligation d'une information aéronautique internationale, édite des instructions aéronautiques et précise le type de cartes à utiliser.

Pour la France, le service de la Navigation aérienne, créé en 1919, fait publier par Blondel la Rougery dès mars 1920 un *Bulletin de la navigation aérienne* (BNAé), comportant des instructions aéronautiques et des avis aux navigateurs aériens (ANA) : les premières sont réglementaires, les seconds informatifs. Le BNAé

1. Cet aperçu est inspiré de la monographie rédigée en 2008 - non publiée à ce jour - par Vital Ferry, *Des « instructions » à l'information aéronautique.* Les citations en sont extraites.

Sommaire



> **Trop discret**
>
> *Il est des services dont on ne parle pas, des travaux sans images, des employés sans visage, des œuvres oubliées. Les travaux dont s'est occupé le service de l'information aéronautique et qui se poursuivent encore sont de ceux-là. Trop discret, trop complexe, trop utile, c'est sans doute l'un des plus efficaces des services de la direction de l'Aviation civile.*
>
> **Vital Ferry, *Des « instructions » à l'information aéronautique*, 2008.**

PORTS AÉRIENS.

Par arrêté en date du 15 juillet 1942 (Journal officiel *du 25 juillet*), *il est créé au Service des ports aériens une section des instructions aéronautiques chargée notamment de rassembler les documents relatifs à la navigation aérienne, d'établir et de publier des « instructions aéronautiques » à l'usage des navigateurs aériens.*

paraît régulièrement jusqu'à l'entrée en guerre et ce en dépit des nombreuses modifications affectant entre 1919 et 1939 les structures de l'aéronautique, alors communes au civil et au militaire.

« La déclaration de guerre de septembre 1939 conduit à une suppression totale de la diffusion de la documentation. Les aérodromes sont codés et les liaisons commerciales françaises réduites à l'essentiel avec l'outre-mer ou l'Amérique du Sud. Puis l'occupation par les troupes allemandes d'une partie du territoire suspend la circulation des informations. Dans la partie non-occupée, une nouvelle organisation de l'Aviation civile se met en place, répartissant les attributions du défunt SNAé entre deux services spécialisés, le service des Ports aériens (SPAé) et le service des Télécommunications et de la Signalisation (STS). Le SPAé reprend dès 1941 la publication de l'Atlas aéronautique interrompue durant les hostilités. »

La publication du BNAé continue donc, avec ses rubriques habituelles - souvent sans contenu véritable - comme annexe à la revue *Trait d'Union* du secrétariat d'Etat à l'Aviation de Vichy.

En 1942, alors même que l'activité aérienne est considérablement limitée, le rôle du bureau chargé de la diffusion des informations aéronautiques est mis en valeur avec la création au sein du SPAé, par arrêté du 15 juillet, d'une section des Instructions aéronautiques (SIA). Mais l'occupation complète du territoire métropolitain, consécutive au débarquement des alliés en Afrique du nord le 8 novembre 1942, prive la SIA naissante de tout rôle véritable ; elle se contente de poursuivre le travail de mise à jour de l'atlas des aérodromes. Et la parution du BNAé s'arrête de façon définitive.

Le SIA d'après-guerre

En 1946, lors de la création du SGACC, la section des Instructions aéronautiques créée en 1942 existe toujours : elle relève de la toute nouvelle direction de la Navigation aérienne, tout en étant rattachée administrativement au service des Ports aériens et de la Circulation aérienne.

Les Ports aériens sont alors logés au 82, rue des Pyrénées, dans l'immeuble acquis en 1945 par le ministère de l'Air ; il en est de même pour la SIA, avec 22 agents occupant 10 bureaux. Cette localisation prendra fin en 1949 avec la création du SNA installé rue de la Convention.

La SIA reprend peu à peu son activité antérieure, mais doit désormais éditer elle-même sa documentation, auparavant sous-traitée ; dans cette période de pénurie, les machines font défaut et l'Administration est prioritaire dans l'attribution du papier. La section dispose au début d'une machine pour la composition des textes et d'une rotative. Le passage à la couleur conduira à recruter des spécialistes de l'impression et des dessinateurs. L'effectif est de 60 personnes en 1947, dont 30 % d'ouvriers du livre.

En 1948, la SIA voit ses compétences confirmées et son autonomie renforcée. L'année suivante[1], le service des Ports aériens et de la Circulation aérienne et le service des Télécommunications et de la Signalisation fusionnent pour former le service de la navigation aérienne. La SIA constitue désormais une division du nouveau service, la division n° 6 Instructions aéronautiques. Mais la dénomination - encore officieuse - de *service de l'Information aéronautique* est déjà utilisée.

1. Décret n° 49-1675 du 31 décembre 1949.

Sommaire

Le SIA à Issy-les-Moulineaux, années soixante. Dans l'atelier des monteurs-copistes, Jacques Petremann, Léon Moine et Jacques Pessiot, ouvriers du livre.

Après la publication de l'arrêté du 30 mars 1953 relatif à la liste des aérodromes de métropole et d'outre-mer ouverts à la circulation aérienne publique, le SIA entreprend l'établissement et la publication de cartes d'approche et d'atterrissage à vue. En 1955, son effectif atteint une centaine d'agents. Il doit faire face à une activité débordante, d'autant qu'il est de plus en plus sollicité en tant qu'imprimeur par les services du SGACC, l'ENAC et différentes associations de personnels de l'Aviation civile.

De la section des instructions au service de l'information

Le 1er décembre 1958, une décision 6460 DNA/D signée Paul Moroni crée un service de l'Information aéronautique, désormais distinct du SNAé… réserve faite que, comme pour nombre d'autres entités de la DGAC, cette création est une simple mesure interne : la sanctification par arrêté ministériel n'interviendra que bien plus tard, en janvier 2000. Le SIA n'est d'ailleurs pas ordonnateur secondaire et dépend sur ce point du STNA.

« Placé sous l'autorité directe du directeur de la Navigation aérienne, le service de l'Information aéronautique est chargé de centraliser, éditer et diffuser les renseignements de source française ou étrangère nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne […]. *Il assure également la publication de la réglementation française concernant la circulation aérienne.* […] *Le service de l'Information aéronautique tient à la disposition du public les documents qu'il édite, en particulier les publications d'information aéronautique (AIP)*[1] *et les avis aux navigateurs aériens (NOTAM)*[2]*, dans ses bureaux de vente et, sur les aérodromes, dans les bureaux d'information aéronautique. »* (Extrait de la décision du 1er décembre 1958).

Le SIA en morceaux

En février 1959, le bureau NOTAM du SIA est transféré de la Convention au centre de contrôle régional Nord[3], qui dispose de moyens de transmission plus modernes. Accessoirement, cela permet de libérer des locaux dans la cité. En mai, les services du SIA chargés de la diffusion de l'information sont transférés au quai Branly[4], dans les locaux de la Météorologie que le service des Transports et du Travail aérien (STTA) qui avait succédé au groupement aérien vient de libérer pour rejoindre la Convention. Deux années plus tard, les autres services du SIA, imprimerie et administration, quittent la rue de la Croix-Nivert pour une baraque installée par ADP à Issy-les-Moulineaux, rue Victor Hugo.

En février 1965, le comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) donne son accord de principe à une nouvelle réorganisation de l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, et le SIA doit à nouveau déménager. Le CIAT se laisse convaincre par des « considérations d'ordre technique » que le service doit rester en région parisienne : il ira donc à Athis-Mons, à proximité du centre de contrôle régional, où se trouve déjà le bureau NOTAM.

Regroupement à Athis-Mons

Les travaux de terrassement débutent au premier trimestre 1967, mais les événements de mai 68 perturbent le planning de construction et le SIA ne s'installe dans ses nouveaux locaux qu'en mars 1969. Fort heureusement, le récent départ de l'ENAC à Toulouse permet de satisfaire les besoins en logements des personnels transférés d'Issy à Athis.

Dans l'immédiat, la vente au comptant des produits du service ne peut plus être assurée, mais les nouveaux locaux et le matériel modernisé à l'occasion du transfert donnent au SIA *« un nouveau visage qui efface l'image encore récente d'un service relégué au*

1. *Aeronautical Information Publication.*
2. *NOtice To Air Men.*
3. C'est l'époque à laquelle le CCR quitte Orly pour ses nouveaux locaux d'Athis-Mons.
4. La consultation des archives n'a pas révélé la durée de cet hébergement au quai Branly, qui n'a d'ailleurs pas laissé de souvenir marquant chez les anciens de la météo.

Sommaire

Le bâtiment du SIA à Athis-Mons, années 1980.

Le nouveau logo du SIA.

fond d'une impasse et que la contexture des locaux, trop petits, conduisait peu à peu à l'asphyxie. »[1] Effectivement, le paysage a changé : le bâtiment du SIA donne d'un côté sur la tour d'Orly et les avions, de l'autre sur le radar du CRNA Nord. A noter que le bâtiment héberge le service militaire de l'Information aéronautique (SMIA).

Après 14 ans passés à la tête du service, Auguste Macelloni est remplacé en 1977 par André Langrand. Dans un interview donné à *DPAG Information* en avril, M. Macelloni estime que ses principales réussites sont la carte au 1/1000 000e et les cartes pour l'approche et l'atterrissage à vue (VAL)[2]. Il souligne l'importance qu'il a toujours accordée à la distinction entre cartes de navigation et cartes d'aérodrome.

Le SIA emploie à l'époque 109 personnes, dont 32 femmes : 25 administratifs, 19 dessinateurs, 36 personnels techniques et 29 ouvriers. L'une de ses préoccupations principales est de former à la cartographie les dessinateurs qui lui sont affectés. Le SIA est vraisemblablement le seul service de la DGAC à vendre sa production : les recettes, 3 millions de F par an, sont reversées à la DNA.

André Langrand, prenant la parole à son tour dans la revue, insiste sur le fait que *« le SIA est plus une conscience qu'un imprimeur, sinon n'importe quelle imprimerie en ville ferait l'affaire. »* Et il affirme compter beaucoup sur les techniciens de l'aviation civile (TAC) qui, compte tenu de leur formation, s'adaptent bien au travail d'information aéronautique.

Jacques Delol évoque en ces termes le nouveau chef du SIA : *« En 1977 arrive au SIA un nouveau chef, André Langrand, riche d'un passé de circulation aérienne, mais surtout ayant exercé des fonctions d'enseignement à l'ENAC, ancien chef du bureau formation à la DNA, dynamique et esprit curieux, passionné de communication. Il va semer un peu le trouble dans ce Landerneau de l'information aéronautique, bien calé dans ses habitudes. »*[3]

1. *Note mensuelle d'information DPAG* de juin 1969.
2. *Visual Approach and Landing chart.*
3. Extrait de la monographie rédigée en 2010 par Jacques Delol, non publiée à ce jour, *L'information aéronautique, c'est quoi ?*

Les années Langrand (1977-1984) marquent effectivement le début d'une modernisation du SIA : introduction de l'informatique, automatisation de la gestion, réorganisation du service, échanges. Et le SIA s'implique de plus en plus dans les travaux d'instances internationales, telles l'OACI ou Eurocontrol, qui conduiront à l'adoption par la communauté aéronautique internationale d'un nouveau système informatisé de diffusion des NOTAM et d'une nouvelle conception des AIP. Enfin, la modernisation du SIA et son ouverture vers l'extérieur se matérialisent par l'adoption d'un nouveau logo, l'organisation du stand de la DGAC au Salon du Bourget et la réalisation du premier film d'entreprise au sein de la maison Aviation civile.

Le SIA fait sa pub.

L'imprimerie du SIA à Athis-Mons.

Sommaire

Jacques Delol

Vous avez dit nomade ?

« C'est vrai, le SIA a beaucoup voyagé dans la région parisienne, pas de son plein gré, mais ballotté de-ci de-là au rythme des événements, de besoins ponctuels ou de la disponibilité des locaux jusqu'au jour de son arrivée à Athis-Mons.

Etaient enfin rassemblés en un lieu unique tous ses éléments humains, techniques, administratifs et financiers. L'imprimerie du SIA, spectaculaire, était connue ; mais au sein de la maison, l'on réduisait souvent le service à son imprimerie. L'activité opérationnelle du SIA était en grande partie ignorée.

Pourquoi Athis-Mons ? Pour se rapprocher du CCR Nord ? Pour rejoindre le Bureau Notam international (BNI), déjà hébergé sur place ? Parce qu'il y avait des terrains disponibles ? Pour d'autres raisons ?

Qu'importe, ces divagations n'ont en rien changé dans les objectifs du SIA. La ligne suivie ne fut pas erratique : participer à la sécurité aérienne en fournissant aux utilisateurs de l'espace aérien, quels qu'ils soient, des informations sûres, précises et en temps réel, nationales et internationales, sur les moyens mis à leur disposition et sur l'état de ces moyens à travers le monde.

Si la route était droite, elle fut néanmoins chaotique, parfois ralentie, avec des pauses prolongées. L'arrivée de matériels nouveaux, en particulier dans l'imprimerie, améliora la production mais n'en changea pas l'esprit. Puis le SIA endormi, satisfait de lui-même, telle la belle au bois dormant, se réveilla d'une longue léthargie sous les secousses du monde moderne. Il avait fallu la conjonction de trois éléments : le réveil de la communauté internationale devant l'évolution du trafic aérien, l'arrivée de nouveaux avions et les besoins des usagers de l'espace aérien ; la volonté de faire évoluer les méthodes et l'esprit d'un service conforté dans sa routine ; l'émergence d'un outil extraordinaire, l'informatique.

Le SIA se mit alors à jouer un rôle novateur en reconsidérant sa structure, ses méthodes et ses produits. Il se donna à plein dans le jeu international et fut l'un des principaux éléments moteurs dans la réforme du système mondial de l'information aéronautique.

Puis ce fut Mérignac : le voyage avait repris. Pourquoi le Sud-Ouest, à une époque où, l'informatique aidant, la fonction pouvait être assurée de n'importe quelle partie du territoire ? Pour des raisons "politico-économico-régionales " ? Cela a peu d'importance, au regard des questions qui se font désormais jour et marquent une nouvelle ère pour le SIA.

Sur le plan international, quel est l'intérêt d'une banque centrale régionale de données aéronautiques, lourde à gérer, et qui ne peut d'elle-même assurer l'exactitude des informations de chaque Etat participant, alors que les moyens actuels permettent de consulter de n'importe où toutes les sources d'information nationales avec les garanties de l'Etat concerné ?

Le SIA est-il capable de fournir aux utilisateurs de l'espace aérien des produits parfaitement utilisables sans que ceux-ci aient besoin de les adapter à leurs propres exigences ? Ou bien le SIA doit-il maintenir à jour une base de données brutes à disposition d'autres fournisseurs, plus à même de traiter ces données pour des groupes d'utilisateurs spécifiques ?

Est-il nécessaire de conserver une imprimerie intégrée, dont les produits ne sont pas, ou peu, directement utilisables ?

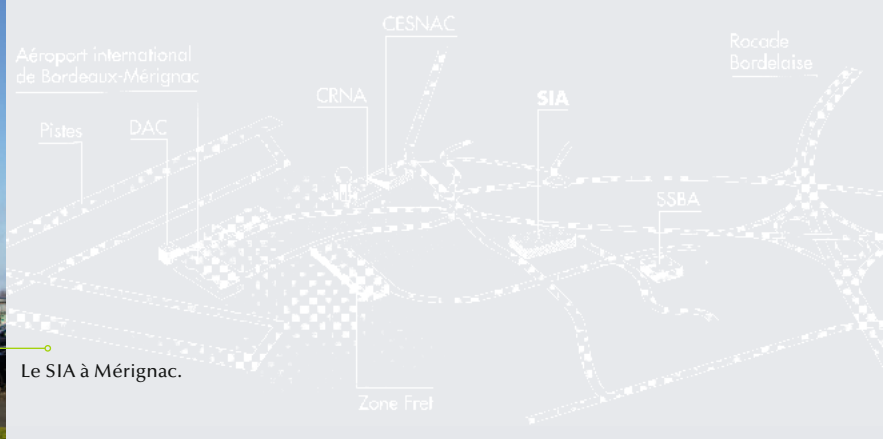
Quel est le rôle du Bureau Notam International, qui est en relation directe avec les usagers ? Capable de fournir des éléments d'information sur des périphériques dédiés ou banalisés, est-il en mesure de fournir automatiquement aux pilotes en vol des informations consultables en temps réel ?

Voilà, parmi d'autres, les questions auxquelles le SIA de demain se devra d'apporter des réponses. »

Mars 2012.

Sommaire

Salon du SIFAG à Cannes, 1986. De gauche à droite Jacques Douffiagues, ministre délégué aux Transports, Daniel Tenenbaum et Jacques Delol, adjoint au chef du SIA.



Le SIA à Mérignac.

Cap au sud-ouest

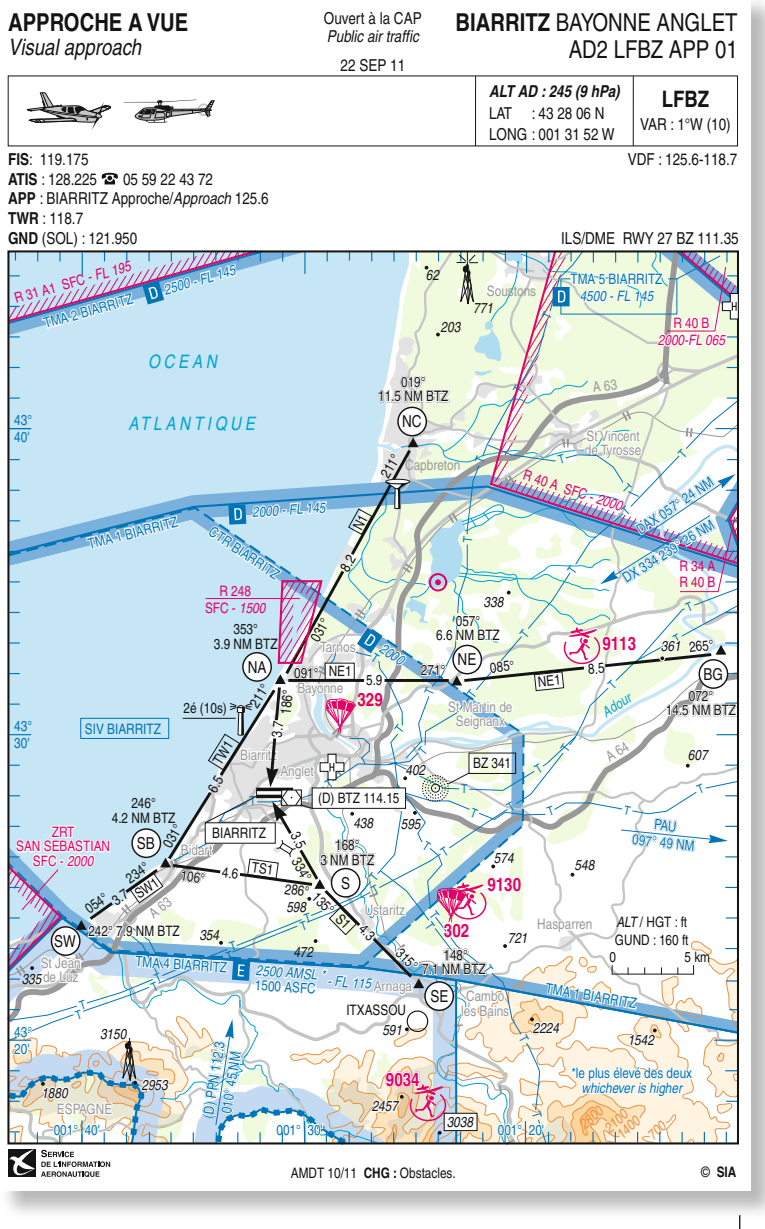
Si entre 1946 et 1969 le SIA a beaucoup bougé, il va connaître une stabilité de presque trente ans sur le site d'Athis-Mons ; il ne l'aurait probablement pas quitté sans la volonté du gouvernement d'accélérer des délocalisations depuis longtemps envisagées. En effet, le 23 juillet 1992, lorsque le CIAT approuve le regroupement sur un site unique, à l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, des services centraux de la DGAC, il décide en contrepartie le transfert en province de ses services techniques centraux, à l'exception du STBA. La délocalisation du STNA à Toulouse est déjà actée ; la décision de 1992 concerne le SMFA, dont les personnels se répartiront entre Castelnaudary et Muret, ainsi que le CESNAC et le SIA qui rejoindront Mérignac.

L'opération de délocalisation du SIA se déroule en deux temps : le transfert en 1996 du bureau NOTAM dans les locaux du CESNAC récemment délocalisé et le transfert du reste du service en août 1997.

Le SIA, un service de l'an 2000

L'existence du service de l'Information aéronautique, qui avait succédé en 1958 à la section des Instructions aéronautiques née en 1942, reposait sur une simple décision. Le 21 janvier 2000, un arrêté crée le SIA en tant que service à compétence nationale, rattaché à la direction de la Navigation aérienne.

Du point de vue juridique, c'est là son véritable acte de naissance. Mais les missions restent sensiblement les mêmes : *« Le service de l'information aéronautique est chargé de rendre les services d'information aéronautique destinés à assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne nationale et internationale.* […] *Il établit notamment les publications d'informations aéronautiques de responsabilité française (AIP) et diffuse les informations à caractère urgent ou temporaire (NOTAM). Pour l'exercice de ces missions, le SIA s'appuie en tant que de besoin sur un réseau national constitué par les bureaux d'information aéronautique et l'ensemble des aérodromes sur lesquels sont assurés des services de la circulation aérienne. »*



Saint-Cyr, terre d'envol

Atlas aéronautique du ministère de l'Air, décembre 1932.

Saint-Cyr-l'Ecole incarne toute l'histoire de l'aéronautique. Témoin des premiers vols de Santos Dumont, terrain d'élection de l'Ecole d'aviation militaire de Versailles, port d'attache de dirigeables, centre de recherches aérotechniques, base arrière de l'Aviation militaire durant la Grande Guerre, lieu d'épanouissement du vol à voile dans les années qui suivirent et de l'Aviation populaire d'avant-guerre, cible des bombardements allemands puis alliés entre 1940 et 1945, pépinière d'aéro-clubs après la guerre et, enfin, siège d'un service de l'Etat en charge de l'aviation légère et de la formation aéronautique… Le SMFA, qui naquit et mourut à Saint-Cyr, resta toujours logé modestement, dans des bâtiments aujourd'hui presque tous disparus. C'était le seul service technique central de l'Aviation civile implanté sur un aérodrome. Les jours de beau temps, l'on décollait sans formalités excessives vers Saint-Yan, Montpellier, Carcassonne, Biscarrosse ou Grenoble… L'aviation y était une réalité tangible, et peut-être est-ce là la raison de l'attachement que portent à son souvenir les anciens du SMFA.

De Santos Dumont au SALS

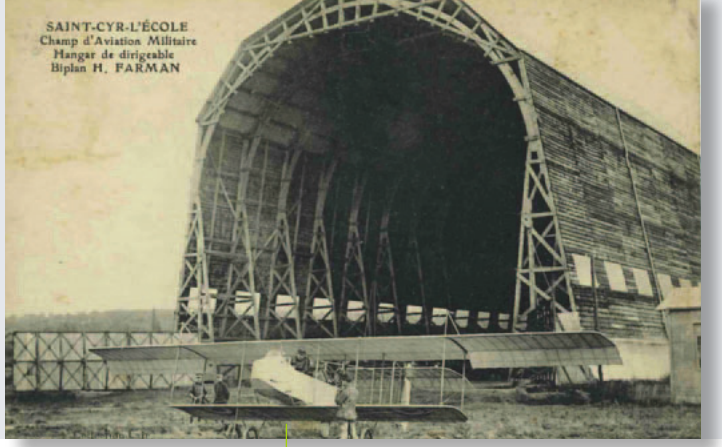
Le premier champ d'aviation de Saint-Cyr[1] est à cheval sur Bois d'Arcy et les hauts de Saint-Cyr. Santos-Dumont y vole dès 1906, les deux Wright de l'Ecole d'aviation militaire de Versailles en 1910 ; trois hangars démontables Bessonneau y abritent des biplans Maurice Farman, le terrain est fréquenté par des Blériot XI. En 1910 toujours, Louis Paulhan aménage un terrain privé jouxtant le terrain militaire pour fonder une école de pilotage. En 1911 est inauguré l'Institut aérotechnique (IAT) fondé par l'industriel Henry Deutsch de la Meurthe pour effectuer des recherches théoriques et pratiques sur la « locomotion aérienne »[2]. Les installations de l'Institut, couvrant 72 000 m², sont complétées en 1913 par une soufflerie Eiffel.

A partir de 1907, un nouveau site aéronautique apparaît à Saint-Cyr, à proximité de la gare de chemin de fer de Grande ceinture et du polygone de tir, le long de la route qui mène à Bailly et Marly-le-Roi, avec le hangar de la Fontaine en l'air qui abrite

1. Les lignes qui suivent sont inspirées de l'ouvrage *Cent ans d'aéronautique au Val de Gally* (*op. cit.*).
2. Rattaché au Conservatoire national des arts et métiers depuis 1933, l'IAT est toujours actif dans le domaine des études et essais aérodynamiques pour l'aéronautique, l'automobile, le ferroviaire et l'éolien.

Sommaire

Les hangars à dirigeable de Saint-Cyr, avant 1913.



Biplan Farman devant un hangar à dirigeable.

le dirigeable Comte de la Vaulx, puis l'installation de la Société française de ballons dirigeables et d'aviation Zodiac. En 1917, la Marine y installera un centre d'aérostation maritime. L'aviation n'est pas en reste : l'Ecole d'aviation militaire de Versailles, insatisfaite des terrains de Satory et de Bois d'Arcy - Hauts de Saint-Cyr décide en 1911 de créer un nouveau champ d'aviation à proximité immédiate des hangars d'aérostation : c'est le terrain de Saint-Cyr « bas », le terrain actuel. Il est dénommé Centre aéronautique militaire de Saint-Cyr, le terrain « haut » constituant désormais son annexe. Des Blériot XI y stationnent, suivis d'escadrilles de Maurice Farman et Deperdussin constituées grâce à une souscription nationale et frappées de la cocarde. Le polygone de tir est rasé en 1912 et la caserne Charles Renard élevée sur son emplacement ; une voie ferrée est dérivée de la gare de Ceinture jusqu'au nord de la caserne. En 1913, toujours grâce à une souscription nationale, l'Armée fait construire à Saint-Cyr un dirigeable rigide, le Spiess, qui s'avère trop lourd, puis, après modifications, sous-motorisé.

Durant le conflit, l'aérodrome de Saint-Cyr devient base de dirigeables, base de réparation d'avions, réserve d'avions de combat et centre de mobilisation. 4 000 personnes y sont employées. Le terrain militaire de Bois d'Arcy - Hauts de Saint-Cyr reste actif durant le conflit et participe avec celui de Saint-Cyr bas à la défense aérienne du « camp retranché de Paris » avant d'être délaissé par l'aviation militaire en 1919. Il est alors utilisé pour le vol à voile, en particulier par le Groupe l'Air fondé par Georges Abrial, qui utilise le hangar de l'IAT, puis par les Scouts de l'Air.

Après 1918, bien que terrain militaire, Saint-Cyr bas héberge deux aéro-clubs civils, celui du 16e arrondissement de Paris et celui d'Ile-de-France. En 1937, ce dernier se voit confier la gestion de la section d'aviation populaire et prend le nom d'Aéro-Club de Versailles. En 1930, l'autorité militaire autorise l'accès des planeurs au terrain de Saint-Cyr bas où se distingueront Eric Nessler puis Georges Abrial qui y fonde une section d'aviation populaire dédiée au vol à voile.

Le tronçon d'autoroute qui deviendra A 12, dont la construction débute en 1936, réduit l'emprise du terrain. L'utilisation des dirigeables cesse dans les années trente et, en 1939, leurs hangars spectaculaires ont déjà disparu du terrain de Saint-Cyr.

Le terrain est bombardé le 3 juin 1940. La Luftwaffe y installe un dépôt de matériel destiné à la France de l'Ouest puis à la France entière ainsi qu'un atelier de réparation du matériel radio. Les Alliés bombardent la base en avril 1943, puis la base et la ville le 27 juillet 1944. Tous les hangars sont détruits.

Après-guerre, l'aérodrome de Saint-Cyr ne correspond plus aux besoins de l'aéronautique militaire : il est affecté au ministère des Travaux publics et des Transports (SGACC), à titre principal à l'aviation de tourisme et à titre secondaire au vol à voile. L'Armée met certains de ses entrepôts à la disposition des ateliers Victor Minié.

Saint-Cyr fait partie des quinze terrains qui constituent l'Aéroport de Paris à compter du 20 novembre 1948. Parallèlement, la caserne Charles Renard devient la base aérienne 272. Elle stocke les approvisionnements nécessaires aux bases et unités de l'armée de l'Air et accueille dans les décennies qui suivent des services militaires très divers. La base sera dissoute en 1992 et le site désaffecté en 2008.

Le service des Sports aériens créé en 1944 au ministère de l'Air et logé rue Chardon-Lagache est rattaché en octobre 1946 au SGACC sous le nom de service de l'Aviation légère et sportive (SALS) et rejoint alors le boulevard Victor. Le SALS est chargé des questions relatives à l'aéromodélisme, l'aérostation, le parachutisme, le vol sans moteur, l'aviation légère, l'aviation sportive, la propagande et la formation aéronautique de la jeunesse. S'inspirant de l'Aviation populaire, il met à la disposition des aéro-clubs de l'après-guerre des moyens en matériel et en personnel, essentiellement en provenance de l'Armée.

Le SALS dispose au sein de la caserne Charles Renard d'un magasin général de pièces détachées, d'un atelier de réparation et d'un banc d'essai moteurs. Les clubs de Saint-Cyr, comme ceux de Beynes et de Chavenay bénéficient de l'aide du service public ; fin 1948, la section de convoyage chargée de livrer aux aéro-clubs avions et planeurs quitte Beynes pour Saint-Cyr.

Sommaire

Saint-Cyr, 1960-1961. Max Gasnier, alors chef du centre de Saint-Auban, Clément Launay, mécanicien, Louise Auger et Charles Boissonade, du bureau propagande et compétitions du SALS.

Louise Auger, épouse du pilote-instructeur André Deschamps, est de celles qui ont fait une carrière administrative par amour de l'aviation. Vélivole dès 1945, portant en 1953 avec Andrée Mattern à 283 km le record national de distance en ligne droite avec but fixé (Chavenay-Poitiers en planeur CM7 en 5 h 51 mn), elle a travaillé dans presque tous les services de Saint-Cyr-l'Ecole : magasin général, convoyage, personnel, finances. Sa mémoire du SMFA, éclectique, est restée vive.

Entre Saint-Cyr et Guyancourt

J'ai été engagée par le SALS en septembre 1948 comme dactylo à l'établissement du matériel et des centres métropolitains, au magasin général qui se trouvait alors à la caserne Renard, à Saint-Cyr-l'Ecole. Monsieur Espinat dirigeait le magasin. Je fréquentais déjà le terrain de Saint-Cyr, car mon père travaillait comme mécanicien aux Bases aériennes, à l'entrepôt qui a été transféré à Bonneuil vers 1950. Il m'emmenait parfois avec lui. Je me souviens avoir vu après la guerre le terrain dévasté par les bombardements. A l'emplacement du convoyage, qui n'existait pas encore, il y avait le moteur d'un JU 52 fiché en terre…

J'avais effectué mon premier vol planeur à Saint-Cyr le 6 juin 1946, sur C 800, au centre inter-clubs. Mon instructeur était Charles Héron, je faisais partie de l'Aéro-club de Versailles. En août 1951, j'ai réussi à me faire affecter au convoyage, comme secrétaire. J'étais recrutée comme agent contractuel. Les pilotes étaient Compain, Deschamps et Vinsonneau, les mécanos Chiapperin, Cholot, Huron, Launay et André Mulot. Il y avait aussi un tourneur, Maucolin, un peintre, Guillerm, un magasinier, Bachelet et des chauffeurs comme Desterbecq et René Mulot. L'activité était très variée. Convoyage d'avions et de planeurs dans les centres, essais des appareils après révision, vols d'endurance des moteurs Minié sur NC 853 et 859, aide à l'organisation de meetings… Je me suis fiancée avec l'un des pilotes, André Deschamps, qui a été muté en 1962 à Guyancourt, au centre de perfectionnement et de liaisons aériennes. André Buquin, le chef de centre, qui avait fait venir monsieur Deschamps, avait besoin d'une secrétaire et m'a pris également dans son service en juin 1962. Lorsque Guyancourt a fermé, en 1972, et que les personnels ont été transférés à Melun, mon mari qui terminait sa carrière et moi-même avons retrouvé Saint-Cyr. J'ai été affectée à la gestion du personnel, avec M. Weill, puis aux finances avec monsieur Deflers et madame Larroucau.

Louise Auger, témoignage recueilli en novembre 2011.

A Saint-Cyr, les aéro-clubs se multiplient, hangars en bois hébergeant avions et planeurs. L'Aéro-club de Versailles côtoie bientôt ceux de Boulogne-Billancourt et Courbevoie (1945), Pierre Trébod (1947), André Tesson (1952), Paul Tissandier (1954) et le groupement aéronautique du ministère de l'Air (GAMA). D'autres clubs s'installent par la suite à Saint-Cyr, parmi lesquels Les Alcyons, Les Goélands, l'Aéro-club UTA-Le Chesnay et, enfin, le cercle aéronautique du SGACC.

Dans l'immédiat après-guerre, avec le soutien du SALS, un centre inter-clubs (CIC) de vol à voile est créé à Saint-Cyr par Paul Ducellier. Le Groupe l'Air le rejoint. Il s'agit de mettre en commun certains moyens des clubs présents sur le même terrain. Mais fin 1948, après quelques années de forte activité vélivole, le vol à voile doit s'effacer devant le vol à moteur ; le Groupe L'Air rejoint Chavenay et le CIC migre à Beynes-Thiverval.

Le hangar du convoyage, 1955-1956. Devant un Morane 502, Georges Bachelet, magasinier, André Deschamps, pilote, Jacques Cholot, mécanicien et Robert Compain, pilote.

Sommaire

Vue du terrain de Saint-Cyr en 1973.

De l'EMCM au SEFA

Au sein du SALS, les centres nationaux de vol à voile et de vol à moteur dépendent d'un service extérieur, l'établissement du matériel et des centres métropolitains, qui dispose donc à Saint-Cyr d'un magasin général, transféré de la caserne Renard à Nanterre en 1952, puis rapatrié à Saint-Cyr en 1958[1] et d'un atelier de convoyage transféré de Beynes-Thiverval à Saint-Cyr en 1949[2]. Quant au SALS et à l'EMCM, tout d'abord logés boulevard Victor, ils rejoignent la cité de la Convention début 1954.

Confronté depuis sa création à un manque de place pour loger ses services, le SGAC décide en 1958 le transfert à Saint-Cyr-l'Ecole de l'EMCM qui emploie alors 48 personnes et occupe 21 cellules rue de la Croix-Nivert. Le *Bulletin du SGACC* précise que Marcel Agésilas, chef du service de la Formation aéronautique et des Sports aériens - qui a succédé au SALS en 1955 - a donné son accord à ce transfert. La voix officielle que constitue le *Bulletin* n'évoque pas la réaction des personnels transférés[3]. Mais il est vrai que le rapprochement de l'EMCM de son terrain opérationnel avait sa logique.

Le transfert de l'EMCM à Saint-Cyr intervient le 20 février 1959, dans un bâtiment préfabriqué de 270 m^2 construit à cet effet, à proximité immédiate de l'endroit où s'élevait autrefois le premier hangar de dirigeable, celui du Comte de la Vaulx. Le bâtiment sera allongé par la suite. L'EMCM occupe également d'autres locaux sur le chemin qui mène au terrain : service des finances, magasin général, hangar et ateliers du convoyage[4]. Pas de cantine sur place, simplement un réfectoire : les personnels auront le choix entre la cantine de la météo, à Trappes, et celle de la base aérienne 272.

Le transfert, dirigé par Charles Cabon, s'accompagne de la nomination de Lucien Gaudry comme chef de centre de Saint-Cyr. Ancien chef du centre de Saint-Auban, M. Gaudry met en place un atelier de menuiserie. En 1960 l'EMCM laisse la place au service métropolitain de la Formation aéronautique, service technique central créé par arrêté du 21 janvier 1960 et rattaché au service de la Formation aéronautique, du Travail aérien et des Transports. L'appellation - sinon le sigle - est ensuite modifiée pour tenir compte des évolutions politiques intervenues en Afrique : un arrêté du 18 décembre 1962 transforme le service *métropolitain* en service du *matériel* de la Formation aéronautique.

1. Il sera transféré à Castelnaudary à l'été 1973.
2. Le convoyage avait été créé en 1945 à Beynes-Thiverval, centre national jusqu'en fin 1948.
3. Une note de la direction de l'administration générale du SGACC en date du 8 janvier 1959 révèle que tous les agents de l'EMCM n'étaient pas volontaires pour Saint-Cyr et que leurs postes furent proposés aux personnels des autres services : ainsi, bien avant que ne débutent les opérations de délocalisation, le volontariat était la règle, ainsi que son corollaire, la bourse d'emplois.
4. Deux autres services de l'Aviation civile ont eu des antennes à Saint-Cyr : l'établissement du matériel des Bases aériennes, issu du ministère de l'Air, dont l'entrepôt de Saint-Cyr rejoindra celui de Bonneuil en 1950 ; le garage du SSBAIF, qui sera transféré à Villacoublay en 2005, dix ans après le départ du SEFA pour Muret.

Sommaire

1984. Janine Chambaret quitte Saint-Cyr pour la météo à Boulogne.
Le discours de Pierre Ballot.

Le secret de monsieur Ballot

En 1959, quant l'établissement du matériel et des centres métropolitains a quitté la Convention pour Saint-Cyr, j'ai suivi. Charles Cabon dirigeait le service, qui a changé de nom en 1960 pour devenir le SMFA. François Hinterlang a ensuite remplacé M. Cabon.

Au SMFA, je m'occupais des achats pour les centres du SFACT : fournitures et meubles de bureau, machines à écrire, photocopieuses, vêtements de pilote, équipement des chambres, carburants... Mes collègues se chargeaient des pièces détachées avion et planeur. Nous suivions les crédits par postes, manuellement, sur de grands livres noirs. C'était un emploi très vivant, fait de contacts avec les fournisseurs, les chefs de centre, les instructeurs.

En 1971, Pierre Ballot a succédé à M. Hinterlang. Il arrivait de Dakar, cela le changeait… Très vite, il a créé à Saint-Cyr une ambiance plus familiale, chaleureuse, avec une équipe dynamique de jeunes ingénieurs et pilotes. Je me souviens de Gérard Tahon, Daniel Degery, Francis Pailloux, Alain Macé. Avec monsieur Ballot, le service a commencé à s'informatiser, notre travail a gagné en rapidité et en sécurité. Le SMFA était en avance.

Nous avions beaucoup de réunions de travail, mais elles se terminaient souvent par des pots très sympa… c'était ça, le secret de M. Ballot. Il avait beaucoup d'exigence professionnelle, il demandait à ses collaborateurs de "coller au système", mais ensuite, il était le premier à faire la fête.

Saint-Cyr, comme les centres du SFACT, c'était un milieu aéronautique et, en fin d'année, le père Noël arrivait en avion pour la fête des enfants… il s'est même posé un jour en parachute !

Janine Chambaret, témoignage recueilli en janvier 2012.

Saint-Cyr, un laboratoire

En février 1988, *SPG Info* consacre sa rubrique "La vie des métiers"à la fabrication d'un entraîneur au vol dans les ateliers de Saint-Cyr. Alain Macé, alors responsable de la radio au sein du SMFA, se souvient : *« Dans les années 1980, la nécessité de moderniser les entraîneurs au vol monomoteurs du service conduisit Pierre Ballot à étudier un matériel taillé pour les besoins du service à partir de la feuille blanche, aucun équipement français n'étant disponible sur le marché. Le fait de disposer d'avions à réformer (Robin HR 100 à moteur Tiara) permit de créer, à partir d'une cellule dans laquelle seule la cabine était conservée, un entraîneur de vol à bas coût et aux caractéristiques des avions du service. L'équipe des "radios" du SMFA, avec Dominique Moncelle, Bernard Usaï et Gilles Perrard, responsable de l'équipe et du système de navigation, étudia et réalisa un entraîneur au vol complet, piloté par microprocesseur et ordinateur (mécanique du vol, navigation, aménagement intérieur). La machine était en avance pour l'époque. »*

L'article de *SPG Info* est centré sur Dominique Moncelle, technicien d'encadrement. L'entraîneur de présérie n° 2 entre en exploitation à Grenoble en juin 1985. Neuf autres machines seront construites en coopération entre Melun, Castelnaudary, Saint-Cyr et Montpellier. Gilles Perrard, par ailleurs excellent pilote, quitte le SMFA pour Air Inter en 1986. Quant à Dominique, venu de la météo, il était de ceux, nombreux dans l'aviation, pour qui la vie professionnelle est la vie tout court. Et elle fut trop courte.

Dominique Moncelle à l'atelier radio de Saint-Cyr.

Sommaire

Jean-Paul Troadec, chef du SMFA.

Un paradis pour jeunes pilotes

C'est de Saint-Cyr, où j'ai passé six années de 1986 à 1993, que je garderai sans nul doute le meilleur souvenir professionnel. Certes, les locaux étaient plutôt vétustes - ils sont maintenant détruits - mais, pour le reste, quel paradis pour un jeune pilote ! Un environnement champêtre sur un terrain d'aviation en herbe, des avions à disposition pour rejoindre les centres du SFACT (c'était leur nom à l'époque car le SEFA n'existait pas encore), un aéro-club des personnels...

Et puis il y avait des personnels attachants, parmi lesquels beaucoup d'administratifs puisque le SMFA de l'époque était chargé de tous les achats et fournitures des centres ainsi que de la gestion de ses personnels ouvriers et administratifs.

La décision de regrouper à Muret les services, implantés à Saint-Cyr et la Convention, de ce qui était devenu le SEFA a mis fin à ce paradis et entraîné la dispersion d'une majorité des personnels dans les services parisiens de la DGAC. Ce fut l'occasion d'une soirée d'adieu mémorable et nostalgique dans le hangar du "convoyage".

Jean-Paul Troadec, chef du Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile, novembre 2011.

En 1993 le découpage alambiqué des compétences entre le SFACT, administration centrale, et son service technique central, le SMFA, prend fin avec l'arrêté du 20 janvier portant organisation du service d'exploitation de la Formation aéronautique, achevant l'évolution déjà amorcée avec la création du groupement de la Formation aéronautique.

Jean-Paul Troadec, qui a succédé à Pierre Ballot à la tête du SMFA en 1986, dirige le nouveau service. Le SEFA regroupe désormais les centres de formation, dont il gérait jusque là les moyens matériels et une partie du personnel. Sa mission principale est la formation des personnels navigants (pilotes de transport et instructeurs).

Interrogé en avril 1993 par *DGAC Info*, Jean-Paul Troadec souligne que les formations aéronautiques dispensées par le service s'inscrivent de plus en plus dans un marché ouvert à la concurrence et que la nouvelle organisation, qui clarifie les compétences, doit permettre à la DGAC de s'adapter à ce nouveau contexte. Le SEFA dispose alors de 150 avions - mais utilise de plus en plus les simulateurs - et emploie 150 instructeurs navigants. Son effectif total est de 700 personnes. Les méthodes d'exploitation et d'instruction des différents centres doivent être harmonisées. Les élèves pilotes de ligne étaient formés à Saint-Yan et Montpellier ; la formation des élèves pilotes de transport impliquera d'autres centres. C'est en quelque sorte la fin de la logique de « culture de centre ». Deuxième changement majeur annoncé par le chef du SEFA : le départ du nouveau service pour Muret en septembre 1994. Cela permettra le rapprochement du service avec les partenaires toulousains, comme ATR, Aéroformation et bien sûr l'ENAC, sans compter que la direction se rapprochera ainsi de cinq de ses centres.

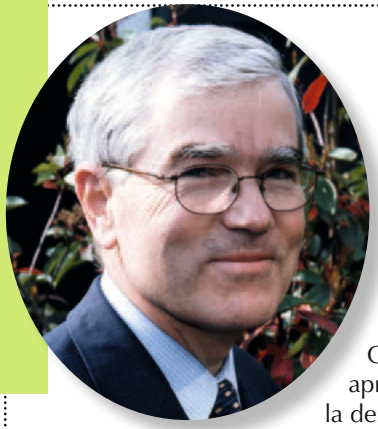
En octobre 1993, le nouveau service se dote d'un magazine trimestriel, *Fréquence SEFA*, dont Evelyne Gogneau est la rédactrice en chef. Composé de huit pages, il est tiré à 1 000 exemplaires, pour diffusion aux décideurs de la DGAC, aux chefs de division du SFACT et à l'ensemble des personnels du SEFA.

En fait, le transfert a lieu un peu plus tard qu'annoncé : le SEFA, dirigé par Gérard Lefèvre depuis janvier 1994, quitte Saint-Cyr pour Muret à l'été 1995.

Le 19 novembre 1997, la DGAC signe avec Aéroports de Paris un protocole concernant les bâtiments de l'Aérodrome de Saint-Cyr dont elle avait conservé la gestion : elle s'engage à démolir à ses frais les bâtiments vétustes (4 + 2 citernes) et à remettre à l'établissement public les cinq autres.

Le bâtiment modeste qui abrita durant 35 ans la direction du SMFA sera rasé au début des années 2000 ; son emplacement sert désormais de parking au restaurant voisin. D'autres constructions ont également disparu, mais le premier bâtiment de l'EMCM sur le site, le hangar du convoyage, est toujours présent.

Sommaire



Roland Maillet

Le SMFA et l'informatique de gestion

« Je suis arrivé en août 1973 au service du matériel de la Formation aéronautique, le SMFA, installé sur l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole. C'était ma première affectation après quatre années passées à l'ENAC, dont la dernière au titre du service national, détaché dans le cadre du simulateur Cautra[1]. Pendant les trois années d'études, j'avais été particulièrement intéressé par les cours et travaux pratiques d'informatique et la formation aéronautique. Les deux stages de pilotage conduisant au brevet de pilote privé m'avaient motivé pour poursuivre dès que possible vers le brevet de pilote des corps techniques et la qualification IFR[2]. Dans le cadre de l'année de détachement, j'avais pu approfondir mon expérience informatique grâce à l'accès facilité aux ressources de l'ordinateur CII 10070 de l'Ecole.

C'est donc tout naturellement que mon attention avait été appelée par l'avis de vacance d'emploi au SMFA. Ce service, qui avait pour rôle d'assurer l'équipement et le fonctionnement des centres nationaux de formation aéronautique (CNFA) et du centre d'entretien et de révisions (CER) de Castelnaudary et notamment l'achat, l'équipement et l'entretien des aéronefs de formation, recherchait un responsable de l'approvisionnement et de la distribution des rechanges devant exploiter et développer le système informatique récemment installé.

Le fichier central des rechanges consistait en de grands bacs de fiches triées par type d'aéronef. Si la distribution des rechanges était relativement simple, il n'en était pas de même pour l'approvisionnement. Il fallait en effet reprendre le fichier, fiche par fiche, pour établir les projets de commande, et cette opération consommait énormément de temps. C'est pour améliorer cette tâche que le service s'était doté d'un ordinateur, en l'occurrence un IBM System 3.6 programmé en GAP2. Ce système avait été choisi car, équipé d'un lecteur de fiches à piste magnétique, il permettait de conserver en visuel sur fiches l'historique des transactions de façon à pouvoir reprendre une gestion manuelle en cas d'urgence. Il s'est vite avéré que les performances de cet ordinateur ne permettaient pas de faire de nouveaux développements : monoposte, il ne comportait pas d'écran - le dialogue avec l'opérateur consommait beaucoup de papier - et ne supprimait pas la manipulation des fiches.

Il fut décidé de le remplacer par le système Réalité 20 fourni par Intertechnique. Nous avions été séduits par les possibilités offertes par cet équipement, original au vu de l'offre disponible. Il était doté d'un système de gestion de base de données à la fois performant et simple à mettre en œuvre : utilisation d'enregistrements de longueur variable avec plusieurs valeurs possibles pour une même donnée, système multiposte permettant le partage sécurisé d'applications grâce à son langage de programmation Basic étendu, consultation de la base de données en langage naturel qu'Intertechnique avait dénommé *Français*[3]. Bien entendu, ce système entraînait la disparition totale des bacs de fiches des rechanges. Par ailleurs, ses possibilités d'extension par ajout de postes allaient permettre de développer progressivement de nouvelles applications, dont notamment la gestion budgétaire et comptable et le fichier des licences du personnel navigant civil professionnel et privé. Grâce à la puissance et à la facilité de programmation du système Réalité, toutes les applications furent développées et maintenues en interne essentiellement par deux personnes, Rémy Favier, à qui je sais gré de son efficace collaboration pendant tout le temps où je fus au SMFA, et moi-même. A noter que l'évolution du Réalité 20 vers le Réalité 2000 pour raison d'obsolescence du matériel, au milieu des années 1980, s'est effectuée sans aucune difficulté car la portabilité du logiciel était totale.

Qu'il me soit permis de citer ici une anecdote concernant l'exploitation du système Réalité. La sauvegarde quotidienne, réalisée sur bande magnétique, était lancée le soir avant de quitter le SMFA. L'affaire se compliqua lorsque, avec le développement des applications, la sauvegarde nécessita deux puis trois bandes magnétiques, et donc une intervention manuelle pour effectuer le changement de bande. Cette opération eut été impossible sans la participation active… des deux dames chargées du nettoyage des bureaux qui, intervenant le soir après le départ du personnel et le matin avant son arrivée, voulurent bien se charger de cette tâche. Leur collaboration fut très efficace et je les en remercie.

En parallèle, au début des années 1980, nous avons vécu l'arrivée de la micro-informatique et tous ses problèmes, puis son évolution rapide. Il y avait une forte demande pour ce type de matériel. Nous avons fait nos premières expériences avec les Triton, équipés seulement de deux disques souples 8 pouces, du système d'exploitation CP/M et d'un langage de programmation Basic. Ce matériel, fourni par Welect, filiale informatique des Charbonnages de France, avait été

1. Coordonnateur automatique du trafic aérien.
2. *Instrument flight rules*, règles de vol aux instruments.
3. Nous ne savions pas à l'époque qu'il s'agissait d'une intégration du système PICK.

Sommaire

1995. Le CE 43 Guépard dans le hangar du convoyage.

présélectionné par la mission informatique interministérielle. Nous y avons développé une application de gestion des heures de vol (HdV) destinée aux CNFA. Malheureusement, le Triton manquait de fiabilité, du point de vue matériel d'abord, avec de fréquentes pannes notamment de ses unités de disquette, mais aussi de façon plus sournoise, du point de vue logiciel. Ainsi, constatant de temps à autre une erreur d'écriture dans les fichiers, nous avions logiquement soupçonné notre application mais n'étions jamais parvenus à y trouver la cause de cette anomalie. C'est seulement lorsque nous sommes passés plus tard à la seconde génération de micro-ordinateurs avec les Persona 1600 de Logabax et les M24 de Olivetti, compatibles IBM PC exploités sous MS-DOS, que nous avons compris que la faille ne venait pas de notre application mais du système d'exploitation CP/M, car l'erreur d'écriture ne s'est plus jamais produite. Les générations suivantes de micro-ordinateurs furent heureusement plus performantes et surtout beaucoup plus fiables.

Que sont devenues ces applications ? Le fichier des licences du personnel navigant a été repris en 1992 par le SFACT.

L'application de gestion budgétaire et comptable a été remplacée à partir de 1993 par SIGEF, application intégrée de gestion financière à vocation interministérielle pour laquelle le SMFA a joué le rôle de site pilote pour la DGAC. La gestion des rechanges et l'application HdV existaient encore en 1995 lorsque j'ai quitté le SEFA, nouvelle dénomination du SMFA depuis 1993, avant sa délocalisation vers Muret.

Ce qui m'a marqué au SMFA, c'était l'utilisation pratique de l'avion léger comme moyen de transport. Nos missions étant principalement à destination des CNFA et du CER, l'avion léger était toujours préféré à Air Inter et à la SNCF. Il est vrai que c'était très efficace, car nous faisions ainsi du porte à porte. Nous partions quelquefois avec un préavis inférieur à une heure ; il n'y avait pas de problème d'intendance, car les centres disposaient d'un hébergement si nécessaire. Le CE 43 Guépard F-BSQJ fut ainsi souvent mis à contribution. Je garde un très bon souvenir de cette ambiance très aéronautique. ”

Novembre 2011.

Denis Apvrille

Mémoire de Saint-Cyr

Denis Apvrille a connu le service à deux reprises : le SMFA tout d'abord, comme chef de la division technique de 1974 à 1979, puis le SEFA à Muret, comme chef de service de 2000 à 2006.

« Le SMFA assurait avant la création du SEFA l'appui logistique, financier, technique, ressources humaines - hors pilotes - des centres du SFA de l'époque.

En effet, le SFA, devenu le SFACT lorsqu'il avait hérité du contrôle technique, anciennement rattaché à la DTA, s'occupait de formation aéronautique, à la fois de manière indirecte, avec les aspects règlementaires et divers soutiens à l'activité, et directe, dans ses propres centres de formation. Nous exploitions à cette époque beaucoup d'avions "lourds" : Caravelle, Potez 842, Mystère 20, Falcon, Nord 262 et des MS 760 Paris, biréacteurs légers. Nous assurions aussi la mise à disposition et l'entretien de Morane Rallye pour les clubs de vol à voile. C'est ainsi que le SMFA avait en charge plus de 400 avions !

J'ai eu l'honneur de participer à cette aventure en tant que chef de la division technique du SMFA de 1974 à 1979, au début de ma carrière à la DGAC. Pierre Ballot en était alors le chef.

Mon prédécesseur était un ingénieur d'un corps de l'armement, Paul Féton, qui partait à la retraite. Inutile de dire que je prenais la suite de quelqu'un qui avait dans le domaine technique, essentiel à la fonction, une connaissance et une expérience sans commune mesure avec la mienne. Mais il y avait au SMFA une équipe d'anciens de l'armée de l'Air, souvent mécaniciens navigants, compétents et motivés, qui m'ont bien soutenu et aidé : Jean Condamine, Jean Coqueugniot, Jacques Fay, Marcel Mathieu, Jean-Marc Philippon, Roland Souchet et j'en oublie. Une figure de l'Aviation légère et sportive, Charles Rudel, faisait partie de cette équipe.

Nous étions installés dans une baraque en bois, bâtiment "provisoire", avec quelques annexes, sur l'aérodrome de Saint-Cyr, près de Versailles. Cette baraque allongée, avec son long couloir desservant des bureaux de chaque côté, permettait un management "de proximité " bien particulier, car beaucoup de décisions opérationnelles se prenaient dans le couloir qui servait ainsi de salle de réunion. Il suffisait d'appeler des collègues : ce couloir, véritable guide d'ondes, était une préfiguration des mails, en plus sympathique. Certains se rappellent encore que lors de mon pot de départ, j'avais évoqué ce mode de communication comme l'un des meilleurs souvenirs de mon passage au SMFA…

Parmi mes souvenirs, le "convoyage" occupe aussi une bonne place. Le SMFA avait un rôle d'expérimentation des matériels (avions et équipements) nouveaux, afin de faire évoluer ceux des centres. Il organisait et participait à la réception et au "convoyage" des avions achetés. D'où, je pense, ce nom. Il y avait donc un hangar, derrière la tour de contrôle, avec des mécanos, et une équipe, dont Daniel Degery, issu de l'Armement et Gérard Tahon, pilote d'essai. Bien sûr, les avions basés en permanence ou provisoirement au "convoyage" nous servaient d'avions de liaison, car nous avions très souvent à nous rendre dans les centres, ce qui ne me déplaisait pas, bien sûr. Mais ces avions étaient souvent des prototypes, récupérés des marchés de développement passés par la DGAC. C'est ainsi que l'avion principal de liaison était un CE 43 Guépard, le F-BSQJ, différent de ceux des centres, car étant le ou un des prototypes.

La période était en effet passionnante : nous remplacions tous les avions anciens MS 733 et Zlin 326 ou 526 par des avions modernes. Furent achetés en peu d'années des CE 43 Guépard, des Cessna F177 Cardinal, des HR 100-285 Tiara, des R 2160… C'était aussi l'époque de l'ouverture du centre de Grenoble, qui remplaçait Challes-les-Eaux.

L'aventure des Tiara mériterait à elle seule un long développement. Déjà écolo avant d'être intégré à un ministère du Développement durable, la DGAC voulait montrer l'exemple avec un avion silencieux et économe. Le premier choc pétrolier, en 1974, était passé par là. Continental avait développé un moteur nouveau, le Tiara de 285 ch, tournant vite pour un meilleur rendement, et avec un réducteur pour entraîner l'hélice tripale qui ne tournait qu'à 1800 tr/mn en croisière, pour faire moins de bruit.

Nous avions demandé aux Avions Robin de développer un quadriplace de voyage métallique autour de ce moteur. C'était le HR 100 Tiara. Mais ce moteur avait une fâcheuse habitude : il s'arrêtait en vol. Bien sûr, il prévenait : la pression d'huile baissait lentement mais sûrement, ce qui permettait à tout pilote attentif de rechercher un terrain proche pour attendre des jours meilleurs. Les réceptions menées à Dijon-Darois par Gérard Godot, alors instructeur à Montpellier, ne duraient souvent que quelques dizaines de minutes, le temps de constater que l'aiguille du manomètre d'huile baissait inexorablement. Heureusement, certains appareils

Sommaire

rejoignaient tout de même Montpellier, centre de mise en exploitation des HR 100. Ce n'est qu'après de longues négociations, tout d'abord avec Rolls Royce, représentant de Continental en France, puis directement avec Continental, qui est venu voir - "Vous ne savez pas démarrer ce moteur ! " - et un déplacement à leur usine de Mobile (Alabama) que nous avons pu faire admettre au constructeur qu'il y avait un défaut de fabrication des coussinets de vilebrequin, phénomène qui avait été mis en évidence au centre de maintenance de Castelnaudary. Ce problème fut ensuite réglé avec célérité.

Ce moteur avait aussi été monté sur un CE 43, devenu CE 44. Nous en avons eu le prototype à Saint-Cyr. C'était un excellent avion, mais il n'a pas eu de suite : les déboires du moteur ont contribué à cet abandon. D'ailleurs, les HR 100 ont plus tard été transformés avec des moteurs Lycoming 250 ch. Sur ce CE 44, nous expérimentions de nouveaux équipements, notamment radio… (chasse gardée de Pierre Ballot, je ne m'en occupais pas !). C'est ainsi que lors d'une percée IMC[1] à Charleroi, je me suis trouvé avec une magnifique descente ILS[2], aiguilles bien centrées sur un Bendix à cristaux liquides, mais vraiment trop bien centrées. Heureusement j'ai eu le réflexe de mettre le deuxième ensemble sur l'ILS, qui m'a montré que j'étais en fait bien décalé.

Un autre souvenir de réception concerne les SN 601 Corvette que nous avions achetées d'occasion pour remplacer les Mystère 20 en service à Saint-Yan. L'Aérospatiale, qui nous les vendait, nous les mettait à disposition à Saint-Nazaire, à un standard défini dans un marché. Je me rappelle de ces réceptions, auxquelles je me rendais avec deux collaborateurs, Marcel Mathieu et Jean Condamine. Nous avions trouvé deux défauts importants. En premier lieu, les listes d'équipements et leur numéro de série, bien que dûment contrôlés par Veritas, ne correspondaient pas à la réalité. Quant aux moteurs, ils n'avaient pas les spécifications demandées : les tuyères étaient celles montées sur des moteurs déjà anciens, c'est-à-dire plus longues, avec un diamètre de sortie plus faible afin de compenser un ratio de compression également plus faible. Résultat : ces moteurs avaient une température avant turbine plus élevée, ce qui ne pouvait convenir à l'utilisation en école. Mathieu, fumeur invétéré, avait trouvé un moyen simple de vérification : la partie extérieure de la tuyère devait correspondre à un paquet de cigarettes dans le sens de la largeur. Cela nous a permis de rejeter plusieurs moteurs dont la tuyère avait une longueur égale à celle du paquet de cigarettes… pris dans le sens de la longueur.

Les avions du convoyage, qu'il fallait essayer en vol, nous étaient bien utiles pour honorer en fin d'année les commandes groupées de certaines denrées traditionnelles venant soit de Reims, soit de La Rochelle. Un jour, rentrant de Reims avec un avion plein de caisses d'un breuvage produit dans ces contrées, je me disais que si je me crashais, le BEA aurait vite fait de conclure sur la cause du crash en constatant que mon corps était imbibé ! Une autre fois, notre cher pilote d'essai s'est fait une peur bleue au décollage de La Rochelle, avec un centrage arrière hors limites dû à un poids réel des caissettes supérieur à celui déclaré par le fournisseur… J'ai beaucoup appris avec ce pilote, Gérard Tahon, qui me faisait faire des exercices en vol hors normes mais très instructifs. Par contre, pour lui, l'IFR monomoteur était une aberration. Il préférait sauter les haies que passer en IFR lorsque le plafond baissait… ce qui personnellement m'inquiétait (le mot est faible) plutôt !

Mais nous n'allions pas forcément à l'extérieur pour nous sustenter. A midi, nous pouvions prendre nos repas à la cantine de la météo, à Trappes, mais ce n'était ni pratique, ni attirant. Heureusement Pierre Ballot, qui ne reculait devant rien pour le moral de ses troupes, faisait parfois la cuisine dans le réfectoire que nous avions sur place. Je me rappelle surtout de ses omelettes norvégiennes !

Dans mon souvenir figurent aussi les chefs de centre de l'époque, avec leurs fortes personnalités, et parmi eux Jean Gourbeyre à Challes-les-Eaux, Louis Notteghem à Saint-Yan, Raymond Morello à Carcassonne, Jean Chasac à Biscarrosse, Claude Tardy à Montpellier, André Rieupet à Castelnaudary, Michel Apercé à Saint Auban…

Je suis revenu bien plus tard au SEFA, en 2000. Il avait entre-temps quitté Saint-Cyr pour Muret. Il a aujourd'hui disparu, fondu dans l'ENAC… mais ceci est une autre histoire ! ”

Novembre 2011.

Le C44 Guépard à Saint-Cyr.

1. *Instrumental meteorological conditions*, conditions météo de vol aux instruments.
2. *Instrument landing system*, système d'atterrissage aux instruments.

Sommaire

Quitter Paris… ou sa banlieue

Le patio de l'ENAC à Toulouse en 1969, avant la mise en eau du bassin.

Dès 1958, le rapport annuel de la Cour des comptes contient des observations sur la concentration excessive de la population dans la région parisienne : 17 % sur 2,2 % du territoire métropolitain. S'agissant des services publics, la Cour préconise la distinction entre ceux dont la présence à Paris est justifiée et ceux qui pourraient aussi bien fonctionner en province.

Le 31 décembre 1958, un décret relatif à la décentralisation des établissements de l'Etat subordonne à l'avis favorable d'un comité de décentralisation les projets de création et d'extension des services en région parisienne. Le premier transfert d'un service de l'Aviation civile intervient dix ans plus tard.

1968, l'ENAC

Le premier mouvement d'importance concerne l'ENAC, transférée d'Orly à Toulouse en 1968. Le transfert se faisant sur la base du volontariat, les personnels de l'ENAC sont invités en mai 1966 à faire connaître leurs premières intentions. Ils vont bénéficier, accompagnés de leur conjoint éventuel, de voyages assurés par les avions du SGAC pour explorer les possibilités de logement et prendre leur décision en connaissance de cause. 60 % des 200 agents de l'Ecole la suivront sur son nouveau site.

Sur le plan financier, l'Etat, qui incite pourtant depuis longtemps les services publics à quitter la région parisienne n'a pas encore mis en place de dispositif indemnitaire spécifique[1], le fonctionnaire muté pouvant simplement bénéficier de l'indemnité de changement de résidence sans abattement.

Il semble toutefois que des dispositions ponctuelles aient été prises pour l'ENAC : la *Note mensuelle d'information* DPAG de janvier 1969 révèle en effet que *« chaque transféré a pu bénéficier d'une indemnité équivalent à un mois de frais de mission »*. DPAG précise par ailleurs que les enseignantes en région parisienne mariées à des personnels rejoignant l'ENAC ont eu du mal à obtenir une affectation en Haute-Garonne compte tenu des règles en vigueur à l'Education nationale, et ce malgré la loi Roustan relative au rapprochement des époux. Le règlement de la question a nécessité des contacts entre les ministres intéressés.

1. L'indemnité exceptionnelle de mutation - applicable en cas de suppression d'emplois à l'occasion du transfert - ce n'est pas le cas de l'ENAC - a été instituée en 1972 ; l'indemnité spéciale de décentralisation, d'application plus générale, en 1978 ; l'allocation à la mobilité des conjoints en 1980 ; le complément exceptionnel de localisation en 1992.

Sommaire

1982. L'Ecole nationale de la météorologie, récemment arrivée à Toulouse, surmontée de sa tour d'observation.

La météo, en deux temps

A l'été 1982, conformément à l'avis du Comité interministériel d'aménagement du territoire rendu le 22 février 1979, l'Ecole nationale de la météorologie, installée au Fort de Saint-Cyr depuis l'après-guerre, rejoint Toulouse, en même temps que le groupement de météorologie instrumentale de l'EERM installé à Magny-les-Hameaux. Le transfert concerne 70 personnes environ. Les personnels de l'ENM concernés bénéficient du dispositif indemnitaire mis en place en 1978 (indemnité spéciale de décentralisation) et 1980 (allocation à la mobilité des conjoints). A Toulouse, la météorologie s'installe sur le site du Mirail.

La Cour des comptes, dans son rapport de 1984, souligne que l'opération de regroupement à Toulouse de tous les services techniques centraux de la Météorologie envisagée au début des années soixante-dix reste inachevée, que la dispersion des activités s'est aggravée et que les résultats obtenus rendent le coût de l'opération excessif.

Nommé directeur de la Météorologie nationale en 1986, André Lebeau décide de rouvrir le dossier et en fait sa priorité. Le transfert aura lieu à l'été 1991. Sont concernés le service central d'exploitation de la météorologie (SCEM) et le centre de recherches en météorologie dynamique de l'EERM, basé à l'Alma et qui suit le centre de calcul du SCEM.

Cette fois, 400 agents sont impliqués. Ils bénéficient de voyages de reconnaissance et de pré-installation ainsi que du dispositif indemnitaire mis en place en 1978 et 1980. En outre, les organisations syndicales de la Météorologie nationale obtiennent des mesures d'accompagnement social supplémentaires [1].

1. Le dispositif particulier mis en place à la Météorologie nationale pour la délocalisation de 1991 inspirera le CIAT, qui affirmera le 29 janvier 1992 des principes que mettra en application la circulaire du 11 juin 1992 relative à l'accompagnement social des localisations en province des services de l'Etat et des établissements assimilés. Le dispositif indemnitaire ne sera pas étendu aux concubins ; en revanche, il le sera en 2003 aux partenaires d'un pacte civil de solidarité.

Toulouse, la Météopole en 2007. A gauche le bâtiment Poincaré (directions de la prévision, de la climatologie et des systèmes d'information) et à droite le bâtiment Pascal (direction des systèmes d'observation).

Sommaire

Les bâtiments du service central d'exploitation de la météorologie, délocalisé à Toulouse en 1991.

Bilan d'un transfert

La délocalisation des services de la Météorologie à Toulouse en 1991 prélude à celle qui va concerner quelques années plus tard plusieurs services techniques de l'Aviation civile. Laurent Barbaroux, sous-directeur chargé auprès d'André Lebeau du suivi humain et social de l'opération, établit en novembre 1991 un bilan de l'expérience à l'intention d'un groupe de travail interministériel.

Le premier objectif, celui du logement des personnels, a été atteint grâce en particulier aux voyages de reconnaissance et à l'accès au patrimoine des HLM, y compris en dérogation des conditions de revenus. Le reclassement des conjoints a donné des résultats plus mitigés : pour les conjoints du secteur privé, l'ANPE s'est révélée inopérante et la Météorologie a du faire appel à des organismes privés de placement payés selon leurs résultats ; pour les conjoints fonctionnaires, à l'exception de l'Education nationale, les Administrations se sont fait prier pour accorder des priorités, ce qui donne aux agents le sentiment que l'Etat ne sait pas ce qu'il veut. Le troisième enjeu concernait les enfants : l'accueil dans les crèches des communes autres que Toulouse a posé quelques difficultés.

Laurent Barbaroux souligne ensuite le trop faible montant de l'indemnité spéciale de décentralisation, la nécessité de revoir le dispositif - comme le montant - de l'allocation à la mobilité des conjoints et la nécessité d'ouvrir le bénéfice de ces indemnités aux concubins. L'amélioration du dispositif indemnitaire serait de nature à créer un climat psychologique favorable.

Le sous-directeur observe enfin que l'opération de délocalisation de la Météorologie a bénéficié d'atouts générant un fort volontariat, qui conditionnait d'ailleurs la réussite de l'opération : la forte spécialisation des personnels, induisant l'attachement à leur métier ; l'amélioration attendue du cadre de travail ; l'attrait de Toulouse, au demeurant connue de beaucoup de transférés ; une endogamie élevée parmi les personnels concernés ; le délai de quatre ans permettant de se décider et de s'organiser. Enfin, l'adhésion majoritaire des personnels a conduit les organisations syndicales les mieux implantées à la neutralité et à se contenter de veiller à la bonne application des mesures sociales.

La DGAC change de visage

Si le nombre d'implantations distinctes à Paris et en région parisienne des services de la DGAC a été ramené de seize en 1987 à onze en 1991, l'administration centrale reste partagée entre quatre sites, Montparnasse, la Convention, la rue Blomet et la rue Georges Pitard, sans compter le cas particulier du garage des Morillons.

Seule l'ENAC a été transférée en province ; toutefois, la création en 1982 du cinquième centre de contrôle aérien à Reims s'est effectuée dans le cadre d'un contrat de délocalisation ; en outre, en 1991, 40 emplois du centre d'études de la Navigation aérienne seront transférés à Toulouse, sur le site de l'ENAC, mais sans que l'opération fasse l'objet d'un dispositif particulier[1].

Le 5 novembre 1990, le CIAT confirme le transfert à Toulouse du service technique de la Navigation aérienne, à réaliser en deux phases, financées aux deux tiers par le budget annexe de la navigation aérienne et qui devront aboutir en 1994 et 1997.

La politique des délocalisations est réactivée sous le gouvernement de Michel Rocard et accentuée sous celui d'Edith Cresson. Le 29 janvier 1992, le CIAT approuve le plan de localisation du ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme. Les mesures prises vont bouleverser la vie de la DGAC, avec le regroupement sur un site unique, à l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, des services centraux de la DGAC, le départ du STNA, déjà décidé, mais également le transfert entre 1993 et 1998, sur la base du volontariat, de 280 emplois sur des pôles aéronautiques situés à Castelnaudary, Muret et Bordeaux-Mérignac.

Le seul service technique central qui restera en région parisienne est le STBA[2] ; le STNA, le SIA et le SMFA rejoindront le sud-ouest. Quant aux services d'administration centrale proprement dits, regroupés dans une maison commune, ils vont laisser derrière eux des décennies d'un inconfort relatif compensé par

1. Le CENA avait des contacts étroits avec l'ENAC et les recrutements, bien qu'assortis d'un séjour en région parisienne, se faisaient avec la perspective d'une affectation prochaine en région toulousaine.
2. Etant entendu que la vocation régionale du SSBAIF, qui a son siège au 82, rue des Pyrénées, dans le 20e arrondissement, justifie son maintien en Ile-de-France.

CALENDRIER DES LOCALISATIONS (1)

Date du transfert	Organisme	Site d'accueil	Nombre d'agents
Juillet 93	STNA(2)	Toulouse	99
Septembre 93	SMFA	Castelnaudary	10
Fin 93	BEA	Le Bourget	35
Septembre 94	SIA	Mérignac	30
Septembre 94	SMFA	Muret	70
Septembre 94	CESNAC	Mérignac	30
Avril 95	SIA	Mérignac	40
Avril 95	CESNAC	Mérignac	50
Septembre 95	STNA(2)	Toulouse	243
Septembre 97	SSBAIF	Bonneuil	86
Septembre 98	SIA	Mérignac	50
Septembre 98	STNA(2)	Toulouse	348

(1) Ce calendrier, donné à titre indicatif, fera l'objet d'une concertation avec les représentants des personnels.
(2) La décision d'implanter le STNA à Toulouse avait été prise au Ciat du 7 novembre 1991. Les effectifs cités englobent ceux des sociétés de service.

une implantation intra-muros dont la dispersion s'accompagnait d'une liberté d'action aussi précieuse qu'inavouée.

En 1992, le dispositif indemnitaire des délocalisations s'améliore nettement avec le complément exceptionnel de localisation, qui atteint en 1993 un montant quatre fois plus élevé pour un célibataire que l'indemnité principale. Cela facilitera évidemment les opérations de transfert de la DGAC.

Le transfert du SMFA - devenu le SEFA - de Saint-Cyr-l'Ecole à Muret et Castelnaudary intervient à l'été 1995. L'effectif du service est alors de 80 personnes. 70 doivent rejoindre Muret, les 10 autres Castelnaudary ; 46 seulement suivront le service.

La proportion de personnels techniques non volontaires est plus forte que dans les autres services techniques centraux : à cela une explication qui tient à la composition de l'effectif du SEFA. L'ENAC n'a jamais formé à la maintenance aéronautique ; pour encadrer cette activité, le SMFA a recruté dans les années soixante-dix, comme contractuels, des cadres techniques de l'armée de l'Air. Lorsque le service quitte Saint-Cyr, beaucoup sont dans la dernière partie de leur carrière et ne peuvent envisager de remettre en cause leur installation en région parisienne.

Cette mutation conduit le SEFA à renouveler en partie ses équipes. C'est une opportunité de reconsidérer les méthodes de travail, de faire appel à des compétences nouvelles et de mieux utiliser les ressources internes ; c'est aussi, pour les techniciens restés en région parisienne, quelques reconversions tardives et parfois amères à des tâches éloignées de leur culture professionnelle.

Le CESNAC, créé en 1972, était éclaté sur trois sites : Athis-Mons pour le service systèmes et exploitation Cautra (90 agents) qui rejoint Mérignac de façon échelonnée entre juin et décembre 1995 ; Orléans pour le service central des télécommunications, transféré à Mérignac en juillet 1998 dans le cadre d'une opération de restructuration, donnant lieu au versement de l'indemnité exceptionnelle de mutation complétée par une aide spécifique de l'Aviation civile ; à Toulouse pour le SARSAT (localisation des balises de détresse) dont l'activité est transférée au CNES en 1997. Quant à la cellule opérationnelle de régulation du trafic installée à Athis-Mons, elle disparait en 1995, remplacée au niveau européen par la CFMU.

Le SIA (100 agents), enfin, est délocalisé en deux temps : son bureau NOTAM ainsi que quelques éléments des départements administration et systèmes-développements-réseaux (25 agents au total) sont transférés en 1996 dans les bureaux du CESNAC ; le reste du service rejoint les nouveaux locaux de Mérignac en août 1997.

Dans les opérations de délocalisation, le transfert des services en province était facilité par la règle du volontariat, la certitude pour les non partants d'être reclassés dans un autre service et le principe de la bourse d'emploi : l'agent déjà affecté en région parisienne mais dans un service non délocalisé pouvait, s'il le souhaitait, rejoindre la province, se porter candidat sur un poste dont le titulaire ne suivait pas et bénéficier à sa place des indemnités liées à la délocalisation du service. Enfin, les personnels mutés gardaient la possibilité de revenir sur leur choix, sous réserve, en cas de retour avant l'expiration d'un délai de trois ans, de rembourser au prorata du temps non effectué l'une des indemnités perçues, le complément exceptionnel de localisation.

Dominique Fauquet, chargé au sein du service des ressources humaines de la DGAC du suivi indemnitaire des opérations, donne les chiffres suivants : les personnels concernés par le transfert à Bordeaux et Toulouse étaient au nombre de 750[1] ; 490 furent mutés d'office (volontaires des services et personnels venus remplacer les non volontaires) ; 260 non volontaires furent reclassés en région parisienne ; sur les 490 mutés, 80 bénéficièrent de l'allocation à la mobilité des conjoints ; 22 agents, soit 5 % environ des délocalisés revinrent en région parisienne avant trois ans, dont 2 seulement avaient bénéficié de l'allocation à la mobilité des conjoints.

1. Non compris les personnels des SSII du STNA.

Sommaire

Patrick Dalençon

Histoire d'une délocalisation

« Le 23 juillet 1992, en l'absence du chef du SIA, Roger Walle et de son adjoint, Jacques Delol, Yves Lambert, directeur de la Navigation aérienne, m'informe que, par décision du comité interministériel de l'aménagement du territoire, le service de l'Information aéronautique sera délocalisé sur la plate-forme aéroportuaire de Bordeaux-Mérignac dans un délai de cinq ans au maximum. Il me demande de faire une communication auprès des personnels du SIA en indiquant que les agents ne seront pas contraints de suivre la délocalisation s'ils ne le souhaitent pas et pourront bénéficier d'une réaffectation prioritaire dans un service de la région parisienne ou autre.

Je décide de réunir les personnels en salle de conférences et leur fais part de la nouvelle, qui bouleverse l'avenir du SIA. Les agents restent sans réaction, étonnés par cette annonce qui intervient durant la trêve estivale, plus propice à assurer tranquillement la continuité du service que d'envisager une délocalisation dans le Sud-Ouest, à six cents kilomètres et d'ici cinq ans.

Les années quatre-vingt-dix ont été l'occasion de plusieurs délocalisations de services afin de désengorger la région parisienne et de rééquilibrer certains pôles provinciaux. La DGAC a décidé de relocaliser le STNA (future DTI) à Toulouse et de permettre à la plate-forme aéronautique bordelaise de bénéficier de la réimplantation de deux services : le CESNAC puis le SIA.

Ces deux relocalisations bordelaises avaient également pour objectif de compenser la baisse d'activité sérieuse de la base aérienne 106 de Mérignac qui allait perdre de nombreux personnels transférés à Cazaux et ailleurs. Il fallait limiter l'impact économique local de ces départs et accueillir deux cents nouveaux foyers dans la région Aquitaine.

Après cette annonce, qui fait son effet, le chef du SIA organise une réflexion avec les membres du conseil de service qui doivent dans un premier temps tenter de mesurer l'impact de cette délocalisation sur divers plans : technique, opérationnel et social.

Je suis chargé de l'aspect social et me rapproche alors de Paul Leparoux qui organise la délocalisation du STNA. Il me fournit de précieux renseignements qui me permettront, notamment, de rédiger un questionnaire à l'intention des personnels du SIA sur leurs intentions dans la perspective d'un départ à Bordeaux.

Les deux tiers des personnels vont se déclarer intéressés par ce projet ; ce pourcentage, élevé pour une délocalisation, ne se démentira jamais. Leurs préoccupations concernent principalement le travail du conjoint, le logement, l'éducation des enfants et le nouvel environnement professionnel.

Roger Walle ne souhaitant pas déménager à Mérignac, Alain Grandclaude est nommé en 1994 en qualité d'adjoint pour lui succéder en 1995 à la tête du SIA. Il connaît parfaitement le contexte bordelais, car il a été adjoint au directeur de la DRAC Sud-Ouest. Il vient à Athis-Mons en "célibataire géographique", puisque sa famille habite Mérignac.

La localisation du SIA est précisée par la DNA. Le bâtiment du CESNAC vient d'être construit sur un terrain proche du CRNA Sud-Ouest. Pour le SIA, il s'agit de rechercher une solution architecturale raisonnée et dont le coût doit rester raisonnable. Or il se trouve que les locaux de la DAC Sud-Ouest vont être libérés par le transfert de leurs agents dans les locaux neufs de l'aéroport de Bordeaux, sous la majestueuse nouvelle tour de contrôle.

Il faut donc réutiliser le bâtiment administratif existant pour le transformer et lui adjoindre un bâtiment technique pour l'imprimerie. Ce projet donne lieu à un concours d'architectes ; je participe au jury en qualité de représentant des personnels. Ce concours s'avère passionnant et donne lieu à la présentation des projets par chacun des architectes. Je me souviens d'artistes qui défendaient âprement leur œuvre et ne supportaient pas la critique venant de confrères qui participaient au jury.

Après de longues délibérations présidées par Philippe Jaquard, directeur de la Navigation aérienne, le choix du jury se porte sur le projet du Cabinet Sadirac et Gardiola, projet sage et fonctionnel qui contraste avec ceux de ses concurrents, plus esthétiques mais moins pratiques et plus coûteux. Ce projet permet de récupérer les plateaux du bâtiment administratif existant ainsi que les façades dont les fenêtres ont été refaites depuis peu. Il faut tenir compte de la nature marécageuse du terrain pour construire le bâtiment technique, sachant qu'il devra supporter des charges au sol très lourdes ainsi que des vibrations non négligeables. Les travaux ne devaient pas dépasser dix-huit mois, afin que le SIA soit opérationnel à Mérignac le 1er septembre 1997.

Quatre personnes du SIA vont être concernées de manière permanente par le suivi du projet : Alain Grandclaude, chef du SIA, Alain Polderman, chef du chantier pour le compte du service et futur responsable de la division technique, Bernard Croquet de Beaubois, qui vient d'être nommé responsable

Sommaire

de la division édition-mercatique et moi-même, chargé des relations avec tous les partenaires et les personnels concernés par la délocalisation.

Je suis aidé dans ma mission par Jean-Pierre Gourgeois, cheville ouvrière de nos déplacements hebdomadaires durant deux ans entre Athis-Mons et Mérignac. Il faut organiser des voyages de reconnaissance pour les personnels du SIA afin de leur présenter les attraits de la région Aquitaine et les convaincre de participer à l'aventure. Nous rencontrons les élus locaux pour nous assurer leur soutien dans l'installation des familles, la scolarisation des enfants et la recherche d'emplois pour les conjoints d'agents du service. Nous démarchons de futurs fournisseurs locaux et nous nous intégrons progressivement dans la vie professionnelle de la plate-forme aéroportuaire de Mérignac.

Tout cela va s'effectuer dans une sorte d'euphorie, car nous avons des objectifs précis et des obligations de résultats. Le premier objectif consiste à faire en septembre 1996 une répétition générale de la délocalisation du SIA avec le transfert du bureau NOTAM international et de ses vingt-cinq agents pour une durée limitée au CESNAC, en attendant la construction des nouveaux locaux du service.

Ce déménagement est l'occasion de tester en grandeur nature les capacités locales à recevoir vingt-cinq foyers avec leurs préoccupations familiales. Tout se passe dans les meilleures conditions et le nouveau BNI est inauguré à Mérignac le 1er septembre 1996 à 7 h 00, avec du champagne et les croissants chauds du boulanger voisin.

Il reste alors une année pour assurer la seconde partie de l'opération qui concernera trois fois plus d'agents. Cette opération est délicate, car pour que les personnels puissent prendre leurs fonctions à la date prévue sans ralentir la production de l'information aéronautique, il faut absolument respecter les délais de réalisation des nouveaux bâtiments.

Le chantier ne prend pas de retard et le budget alloué au projet architectural est respecté, soit 53 millions de francs (environ 8 millions d'euros). Les équipements de l'imprimerie sont renouvelés à 80 %, pour 30 millions de francs, et le volet social représente une dépense totale de 17 millions de francs. L'opération va coûter à la DGAC 100 millions de francs (15,24 millions d'euros).

Au fur et à mesure que la date fatidique du 1er septembre 1997 approche, les difficultés s'amplifient. Se posent quelques problèmes de mutation concernant les conjoints d'agents délocalisés, une employée de banque et quatre infirmières du secteur public, qui finiront par trouver un emploi dans le secteur privé. Globalement, cela se passe tout de même dans de bonnes conditions.

Les agents trouvent assez facilement les logements qu'ils souhaitaient et la scolarisation des enfants se déroule dans de bonnes conditions. Le déménageur choisi pour le SIA se montre efficace aussi bien pour le service que pour les agents qui font appel à ses services. Le transfert de certains équipements d'imprimerie lourds et encombrants se déroule sans histoire et dans les délais impartis.

Avec le recul, j'ai le souvenir d'une délocalisation réussie dans presque tous les domaines. La dernière crainte résidait dans le risque de paiement tardif des indemnités de délocalisation qui inquiétait les personnels devant payer leur déménagement. Heureusement, l'Administration centrale fit le nécessaire pour éviter ce problème et les agents furent indemnisés en temps et en heure.

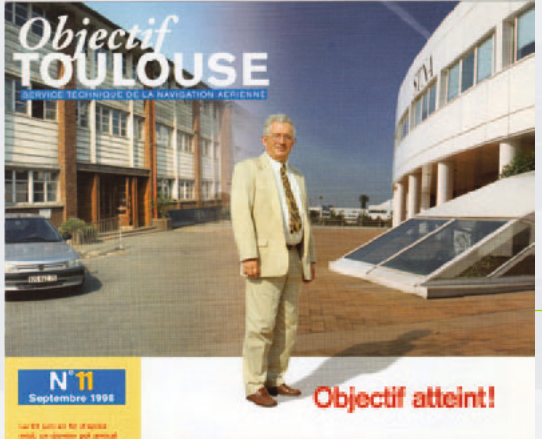
Le nouveau service de l'Information aéronautique est bien né le 1er septembre 1997 à 8 h 30 à Mérignac. Le BNI, hébergé par le CESNAC, rejoignit le SIA au printemps suivant. Les débuts furent difficiles faute de repères dans de nouveaux bâtiments et il fallut deux bonnes années pour fonctionner à nouveau dans des conditions normales. Les agents apprécièrent dans l'ensemble leurs nouvelles conditions de travail et leur environnement au quotidien.

La délocalisation a été pour moi une expérience unique et enrichissante, que j'ai d'ailleurs fait partager à d'autres services venus ensuite s'implanter en région Aquitaine. Si cette opération de grande envergure a été réussie, c'est que les personnes qui en avaient la charge étaient motivées… et solidaires. ”

Août 2011.

Sommaire

Paul Leparoux



Photomontage. Jean-Marc Faÿsse, chef du STNA, devant les bâtiments d'hier et d'aujourd'hui.

Le dernier à partir, le STNA

Lointain héritier du service de la Navigation aérienne créé en 1919, le service technique de la Navigation aérienne était installé rue de la Convention et disposait d'antennes diverses en région parisienne, notamment à Evry et Melun. C'était le service le plus lourd à délocaliser : 540 emplois et 150 salariés de sociétés de services en ingénierie informatique (SSII) dont l'activité était liée à celle du STNA. Son transfert va s'effectuer par étapes, en 1993, 1995, 1998 et 1999.

En janvier 1990, Daniel Tenenbaum, directeur général, demande au chef du STNA d'ouvrir le dossier du transfert en le limitant à deux départements techniques, radar-visualisation-commutation (4) et Cautra (7). L'étude, conduite avec des spécialistes en organisation, est favorable. En septembre 1990, Pierre-Henri Gourgeon confirme l'opération, programmée pour le 2e semestre 1993. Mais le 5 novembre 1990, le CIAT confirme le transfert à Toulouse de la totalité du service, à opérer en deux phases, financées aux deux tiers par le budget annexe de la navigation aérienne et qui devront aboutir en 1994 et 1997.

Le STNA s'installera sur le site du Mirail (lieu dit La Mounède) où sont déjà implantés depuis 1982 l'Ecole nationale de la météorologie et depuis 1991 le service central d'exploitation de la météorologie [1].

Paul Leparoux est chargé de coordonner l'opération avec le concours de Philippe Le Ligné pour les aspects techniques. Le programme de construction porte sur une surface bâtie de 33 000 m², dont 10 000 destinés à la division ateliers-magasin de Bonneuil, pour un coût de 250 MF [2]. 63 cabinets d'architecte se portent candidats, parmi lesquels quatre sont présélectionnés. Le jury, présidé par le directeur de la Navigation aérienne, Yves Lambert, choisit finalement le cabinet Larrouy et Sicre Saint-Paul, de Blagnac. Jean-Pierre Larrouy est également l'architecte de la tour de Blagnac et sera celui du bâtiment du SEFA à Muret.

Compte tenu de son ampleur et de sa durée, l'opération fait l'objet d'un dispositif d'accompagnement conséquent. Une convention de délocalisation est signée en août 1994 avec le préfet de région, également préfet de Haute-Garonne, le conseil régional, le conseil général et la mairie de Toulouse. Elle a pour objet d'accompagner localement l'accueil, l'information et les voyages de pré-installation, le logement des agents transférés, l'accueil scolaire et en crèche ainsi que l'emploi des conjoints, avec la création d'une mission emploi des conjoints non fonctionnaires.

En outre, le STNA passe des accords avec différents organismes privés pour faciliter les opérations concernant le logement (recherche en région toulousaine et aide à la revente en région parisienne), l'aide aux inscriptions scolaires et préscolaires, l'aide à la recherche d'un emploi pour les conjoints du secteur privé et l'octroi d'un tarif préférentiel pour la location de voitures lors des voyages de reconnaissance. Enfin, l'opération fait l'objet de deux publications spécifiques à l'attention des agents délocalisés, *Objectif Toulouse*, qui paraît 12 fois entre janvier 1995 et novembre 1998, et *Info Chantier*.

L'opération se déroule en deux phases principales : la première, qui débute en 1993, porte sur le transfert des premières entités des départements 4 et 7 et doit s'achever en 1995. La deuxième phase devra se terminer en 1998.

En septembre 1993, les premiers éléments du département 4 (radar-visualisation-commutation), basé à la Convention, et du département 7 (Cautra), implanté à Evry, soit 80 agents de l'Etat et des SSII, partent pour Toulouse. Ils emménagent à la ZAC de Basso-Cambo, dans un nouvel ensemble en location, baptisé Technopolis, à deux pas du terminus du métro, alors le plus récent de France.

Technopolis, c'est 2 000 m² sur trois niveaux, adaptés par le promoteur et les équipes du STNA aux besoins des arrivants. Le site est connecté à la Convention et à Evry par des liaisons transmissions de données. Ces premiers transférés rejoindront le nouveau bâtiment du STNA durant l'été 1995.

1. L'auteur a géré le volet personnels de l'opération auprès d'André Lebeau, comme il gérera en 1997-1998 les aspects ressources humaines de la délocalisation du STNA auprès de Jean-Marc Fäysse.
2. Le coût final atteindra 385 MF.

Sommaire

Années	Agents STNA transférés	Départements ou unités concernés	SSSI	Total
1993	40	STNA/4 et 7, en partie	40	80
1995	90	STNA/AG, 1 et 3, en partie + reste de 4 et 7	60	150
1998	150	STNA/AG, 1, 2, 3, 5 et partie de 6	20	170
1999	40	STNA/6 ateliers-magasin	0	40

La première pierre du bâtiment est posée en juin 1994 ; 14 500 m² (SHON) sont livrés en juillet 1995. En septembre 1995, une centaine d'agents de l'Etat arrive sur le site : les autres composantes des départements 4 et 7, des éléments des départements administration (1) et affaires générales ainsi qu'une équipe de direction. La demi-douzaine d'agents du département radiocommunications et radioguidage (3) qui avait été transférée sur le site de l'ENAC en 1991 ainsi qu'une partie de ceux arrivés à Basso-Cambo en 1993 rejoignent également La Mounède. Le STNA sera bicéphale durant trois ans.

La deuxième phase voit le transfert à Toulouse à l'été 1998 de toutes les unités restées à la Convention et à Melun ainsi que la partie de la division balisage du département 6 basée à Bonneuil-sur-Marne, soit près de 150 agents. Le STNA est enfin réuni, à l'exception de la division ateliers-magasin du département 6, encore installée à Bonneuil et qui, avec une noria de 85 semi-remorques rejoindra Toulouse entre mai et septembre 1999.

Le transfert du STNA à Toulouse, le plus délicat sur le plan technique et le plus important en termes d'effectifs, aura duré sept ans. Le *turn over* des effectifs aura été de 44 %, avec des difficultés en fin de parcours à pourvoir certains emplois : les personnels administratifs et ouvriers qui souhaitaient rejoindre la région toulousaine en prenant l'emploi d'un agent non volontaire ont déjà eu la possibilité de le faire en 1993 et 1995 ou même lors du transfert de la météo en 1991, voire du SEFA en 1995.

La délocalisation du STNA à Toulouse, suivie peu après de la création de la direction de la Technique et de l'Innovation (DTI), marque une rupture fondamentale dans l'histoire de la navigation aérienne. Le STNA avait succédé au SNA recréé en 1949 par fusion de services créés à Vichy ; il était installé depuis lors dans la cité « provisoire » de la Convention. Des personnels techniques qui auraient bien voulu terminer leur carrière au STNA sont partis prématurément et un peu de l'âme pionnière et frondeuse de l'Aviation civile d'autrefois s'en est allée avec eux.

Les espaces du nouveau bâtiment, et son saint des saints, le *Cube*, *Kaaba* du dieu Cautra n'autorisent plus le bricolage - apparent - de la rue de la Croix-Nivert. Et quand l'on se rend à *Bonneuil-sur-Garonne*, la lumière qui inonde les magasins met en valeur la rationalité d'un stockage que l'on imaginait hasardeux dans le clair-obscur des vieux hangars de Bonneuil-sur-Marne.

Ceux qui ne partaient pas

En 1997, lorsque le départ à Toulouse du STNA s'est précisé, je ne savais pas ce que j'allais devenir. Je ne voulais pas quitter la région parisienne, mais j'ai eu du mal à me reclasser, car je faisais du secrétariat alors que j'étais ouvrière d'Etat groupe V, dans la famille des magasiniers. On nous faisait peur, on nous disait « Trouvez-vous des postes vous-même, sinon vous n'aurez que ce dont personne ne veut. » *Le bureau du personnel de l'administration centrale m'avait écrit que je devais démissionner de mon emploi d'ouvrier et passer un concours administratif…*

J'ai tout de même posé ma candidature sur un emploi ouvert aux catégories C, au service recherches et sauvetage, le SAR, alors dirigé par le colonel Benazet. Ma candidature lui convenait, mais les choses ne semblaient pas possibles.

Je suis allé voir le chef du département administration[1]*, que je connaissais un peu car j'avais remplacé ponctuellement sa secrétaire, Michèle Caresmel. Il a pris contact avec le colonel Benazet et ils ont fait ce qu'il fallait pour que j'obtienne le poste. Je me souviens qu'il m'avait dit :* « Vous allez servir de bélier, si ça marche pour vous, ça marchera pour les autres ouvrières d'Etat, on leur trouvera des postes adaptés. »

J'ai effectivement rejoint le SAR, à Montparnasse, où je n'avais d'ailleurs jamais mis les pieds. Lorsque l'Aviation civile a dû quitter le bâtiment, fin 2009, j'ai suivi le SAR rue Farman.

Nathalie Ferté, témoignage recueilli en janvier 2012.

Les bâtiments du STNA à Toulouse.

1. Il s'agit de l'auteur du présent ouvrage. S'agissant de personnels qu'on avait choisi d'embaucher sous statut ouvrier en raison non pas des fonctions à exercer, mais de la liberté de recrutement qu'offrait ce statut, soulever pour leur reclassement des contradictions entre leurs tâches et le statut qu'on leur avait donné était parfaitement inconséquent. La délocalisation était voulue par le Gouvernement, il fallait s'en donner les moyens, trouver des solutions. Le reste n'était qu'arguties.

Montparnasse, 1993-2009

Le bureau d'angle du 2e étage, qui accueillit le secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale à partir de 1946, le directeur général à partir de 1976 et le chef de l'inspection générale à partir de 1993.

L'Aviation civile avait toujours fait du regroupement de ses services centraux un préalable à son départ de Montparnasse. Il intervient en 1993, avec le déménagement à Issy-les-Moulineaux ; mais la DGAC n'abandonne pas pour autant le 93, y logeant d'autres entités liées à son activité, en particulier l'IGACEM.

L'inspection générale quitte la cité de la Convention pour l'immeuble de Montparnasse, déserté à l'automne 1993 par les services de la DGAC. Jean-Claude Marcel, secrétaire général de l'inspection, soulignant que l'IGACEM travaille aussi bien pour la Météorologie que pour l'Aviation civile, estime dans *DGAC Info* qu'il n'y a aucune logique pour que l'IGACEM suive la DGAC à Issy. Est-il plus logique qu'elle prenne sa place à Montparnasse ? A défaut d'être cohérente avec les promesses de toujours - la restitution du bâtiment aux militaires -, la solution est confortable : les hauts plafonds et les portes capitonnées du 93 ont tout pour séduire les anciens directeurs et chefs de service qui constituent les troupes de l'inspection… sans compter les multiples charmes du quartier.

Montparnasse sans son génie

Le 28 mai 1996, le ministre de la Défense fixe au 15 septembre le transfert à Versailles, rue des Récollets, du service technique des bâtiments, fortifications et travaux qui relève de la direction centrale du Génie. Le STBFT et la DGAC cohabitaient au 93 depuis l'après-guerre. Mais la Défense ne quitte pas l'immeuble : à l'été 1999, la sous-direction recrutement et le bureau insertion reconversion terre (BIRT) de la direction du personnel de l'Armée de Terre (DPMAT) s'installent à Montparnasse.

En mars 1997, Jean-Pierre Morel, chef du bureau de la logistique à la DGAC, informe son supérieur hiérarchique que le ministère de la Défense considère que Montparnasse doit être libéré par l'Aviation civile en 1999. Il précise : *« A tout hasard, je les ai dissuadés, indiquant que nous devions toujours y loger des activités annexes telles que la FAI, les JAA médical, peut-être l'ASECNA, des associations ou le conseil médical… ainsi peut-être que la branche*

Sommaire

Au secours du SAR

Fin 1993, quand la DNA a quitté la rue Blomet pour rejoindre Camille Desmoulins, elle souhaitait que le SAR, dont je faisais partie, rejoigne la Convention, pour y occuper les anciens locaux de la coopérative… Je me doutais qu'il y avait des locaux vides à Montparnasse et une visite me l'a confirmé. J'en ai parlé à mon syndicat. Une action intersyndicale a eu lieu auprès de la DNA, qui a finalement accepté de loger le SAR à Montparnasse. Il y est resté 16 ans, jusqu'en décembre 2009.

Bertille Frechou, témoignage recueilli en janvier 2012.

Le SAR, prêt au décollage.

météo de l'IGACEM et la participation Air météo. Nous risquons aussi d'avoir un besoin ponctuel de surfaces pour les excédents d'effectifs de nos mouvements de localisation. »

La Défense sur ses positions

La « dissuasion » de monsieur Morel fait long feu. Le 16 avril 1997, la direction de l'administration générale (DAG) du secrétariat général pour l'administration du ministère de la Défense informe en effet la DGAC qu'elle envisage l'aliénation de l'immeuble, dont l'occupation avait été accordée pour permettre à l'Aviation civile de procéder aux acquisitions ou constructions nécessaires au regroupement de ses services. La DAG observe que l'Aviation civile, y logeant l'IGACEM, est restée le principal occupant du 93 et souhaite connaître dans les meilleurs délais les intentions de la DGAC de transférer dans son nouvel immeuble en construction les services encore logés à Montparnasse.

N'ayant pas reçu de réponse, la DAG relance la DGAC le 27 octobre, soulignant que hormis l'IGACEM, Montparnasse *« héberge, apparemment en dehors de tout acte domanial, plusieurs groupements para-administratifs ».*

L'annuaire téléphonique du 93 donne alors les affectations suivantes :

- 9 bureaux au directeur général, aux 1er et 3e étages. Parmi les occupants, Daniel Tenenbaum, directeur général de 1982 à 1990,
- 6 bureaux à DNA 7 (service SAR), au 3e étage,
- 5 bureaux au conseil médical de l'aéronautique civile, au rez-de-chaussée,
- 3 bureaux au commissariat aux Transports aériens, au rez-de-chaussée toujours,
- 1 ou 2 bureaux à la Fédération aéronautique internationale, également au rez-de-chaussée,
- 42 bureaux à l'IGACEM et au CSINA, y compris le courrier, la reprographie, la salle des chauffeurs, les salles de conférence et une salle BEA (rez-de-chaussée, 1er et 2e étages) ainsi que la bibliothèque (3e étage).

Le 30 décembre 1997, faute de réponse à ses courriers d'avril et octobre 1997, la DAG convie la DGAC à une réunion rue Saint-Dominique fixée au 20 janvier, dont les archives ne semblent pas avoir conservé le compte rendu.

Peu après, dans un courrier du 10 février, Pierre Graff, directeur général, précise à la DAG que si les travaux du chantier suivaient le cours prévu, l'aménagement de la DGAC dans le nouvel immeuble de la rue Henry Farman devrait s'opérer progressivement au cours de l'été 1999. L'IGACEM devrait suivre, cette hypothèse restant à valider. En revanche, *« la DGAC est confrontée à la nécessité d'accueillir un certain nombre d'organismes indépendants à vocation nationale ou internationale détenant des compétences dans le domaine de l'aviation civile. »* Le directeur général reconnaît que ces organismes n'ont pas vocation à intégrer le nouveau siège de la DGAC ; mais elle a avantage à leur fournir des solutions d'accueil, et souhaite pouvoir les accueillir dans les locaux qui seront libérés par l'IGACEM.

Ainsi donc, loin d'évoquer le cas des autres services hébergés à Montparnasse, le directeur général envisage de réutiliser pour de nouveaux organismes la place que libérerait l'IGACEM.

Le 7 avril 1998, la position de la DGAC évolue : Pierre Graff informe la Défense que le nouvel immeuble de la rue Farman ne disposera pas d'assez de place pour accueillir l'IGACEM et le CSINA, *« compte tenu de l'accroissement important des tâches de ma direction, lié aux prévisions de développement du transport aérien, notamment en termes de certification et de contrôle technique.»* Et le directeur général confirme son souhait de conserver l'immeuble de Montparnasse.

Le 23 juillet 1998, le directeur du cabinet civil et militaire du ministre de la Défense apporte une réponse négative à la lettre de la DGAC du 10 février (celle du 7 avril n'est pas évoquée). Se fondant sur le tableau général des propriétés de l'Etat, il conteste fermement la position de la DGAC qui se prétendait affectataire principal du 93. Une note interne à la DGAC révèle qu'au même moment cette dernière envisage de réinvestir à Montparnasse des bureaux vacants au 3e étage.

Sommaire

Au 50 de la rue Henry Farman, l'aile de la DGAC qui devait accueillir l'IGACEM.

Garder Montparnasse

Une réunion associant la DNA, le service des ressources humaines (SRH), le SBA et la direction des affaires financières et de l'administration générale (DAFAG) se tient le 25 septembre 1998, présidée par Gilles Marquigny, chef du service des affaires financières, avec pour objectif la rédaction d'une réponse commune DGAC/DAFAG à la lettre du 23 juillet du ministre de la Défense. Montparnasse héberge alors 45 personnes de l'IGACEM, 9 de DNA/7 et une quinzaine d'autres *« occupant des missions spécifiques à l'aviation civile »* : le conseil médical (7 personnes), le commissariat aux Transports aériens (4 personnes) et la FAI (chiffre non précisé).

La DGAC insiste par ailleurs sur la nécessité d'une adresse externe au siège *« pour les besoins de plus en plus grands d'organismes internationaux indépendants et qu'il est indispensable de loger, mais dans un quartier attractif bénéficiant d'une image de qualité*[1]*. »* Autre argument, la progression du trafic aérien depuis 1993 : elle modifie les missions incombant à la DGAC et implique une augmentation de son personnel[2], ce qui interdit l'accueil au siège des organismes indépendants et de l'IGACEM, d'autant que les 40 agents de la GTA doivent y être logés. La DGAC n'envisage évidemment pas de libérer Montparnasse en contrepartie de la disponibilité complète du 82, rue des Pyrénées et souhaite finalement attendre l'installation définitive au nouveau siège pour « régulariser » avec la Défense la situation de Montparnasse et de la rue des Pyrénées.

Alain Monnier, chef de l'IGACEM, informé incidemment de la préparation du projet de réponse DGAC/DAFAG au ministère de la Défense, demande à en être cosignataire. Il souligne qu'il serait inopportun que l'IGACEM ait le même siège que la DGAC (ou que Météo-France) : de même pour le CSINA et le BEA. Alain Monnier tire d'ailleurs argument du fait que ces deux organismes effectuent des missions pour le compte de la Défense pour justifier leur maintien dans l'immeuble. Il ajoute que l'on devrait faire état du bureau médical des *Joint Aviation Authorities*, mais pas de la FAI, dont le départ pour Lausanne est déjà décidé.

Lors des échanges relatifs au projet de réponse commun au ministère de la Défense, la DAFAG invite la DGAC à mieux argumenter ses demandes, lui rappelant que lorsqu'elle avait sollicité l'agrément pour la construction de son nouveau siège à l'héliport, elle avait annoncé la libération de Montparnasse et de la rue des Pyrénées ainsi que le transfert du SSBAIF à Bonneuil-sur-Marne.

La réponse à la lettre du directeur du cabinet civil et militaire du ministre de la Défense en date du 23 juillet 1998 est finalement signée le 11 mars 1999 par Francis Rol-Tanguy, directeur de cabinet du ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement, au vu d'une note signée par la DAFAG, la DGAC et l'IGACEM. Elle croise d'ailleurs une nouvelle relance de la Défense en date du 12 mars.

Le courrier du 11 mars confirme tout d'abord que la DGAC ne revendique pas l'affectation définitive de l'immeuble. Elle se fonde ensuite sur l'augmentation des effectifs de la DGAC intervenue entre le moment où le projet de bâtiment du futur siège a été conçu, au début des années 1990, et son achèvement en 1999 pour expliquer l'incapacité à accueillir la totalité de ses services centraux et l'IGACEM. La réponse du 11 mars reprend aussi les arguments relatifs à l'exercice de missions IGACEM et CSINA au profit de la Défense ainsi que l'opportunité d'éviter la cohabitation de la DGAC et de l'entité chargée d'en assurer l'inspection. Et elle conclut à l'impossibilité pour la DGAC de libérer les locaux occupés à Montparnasse.

L'affaire s'arrêtera là, et l'Aviation civile se maintiendra sur place pour dix ans encore, avec l'IGACEM, DNA/7, le conseil médical et autres entités variant au fil du temps. En outre, la DGAC a souvent recours aux salles de conférence du 93 pour tenir des réunions dont le nombre se multiplie et que les salles de la rue Farman ne peuvent accueillir.

1. Ce qui ne serait donc pas le cas du futur siège, rue Henry Farman ?
2. Notamment ceux du SFACT, avec le regroupement des spécialistes travaillant à la navigabilité des aéronefs, dont une trentaine en provenance de la Défense, et le renforcement (20 personnes) de l'autorité de contrôle technique pour la mise en œuvre des règlements européens relatifs à l'exploitation des compagnies aériennes (JAR-OPS) et à la formation des personnels navigants (JAR-FCL).

Sommaire

Les occupants civils de Montparnasse en avril 2000

IGACEM	RDC : courrier + chauffeurs Niveau 1 Niveau 2 Niveau 3 : bibliothèque
Conseil médical	RDC
DNA/7	Niveau 3 : 7 bureaux
ACNUSA	Niveau 3 : 5 bureaux (bientôt 8)
PROAVIA	Niveau 3 : 1 bureau
Divers	6 personnes DGAC et 2 bureaux archives

Le 93 dans les années 2000

Dans une note adressée le 26 avril 2000 à Gilles Marquigny, Jean-Pierre Morel fait état de travaux importants de remise en état des locaux effectués par la DGAC depuis 1994, ou restant à effectuer, et donne la liste des services qui occupent alors le 93.

Des occupants de 1994, certains ont disparu, comme le commissariat aux Transports aériens et la FAI ; d'autres sont apparus, comme l'association Proavia, venue de la Convention après le départ du STNA, et l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires), créée par la loi n°99-588 du 12 juillet 1999.

Cette liste des services évoluera peu jusqu'en 2009, année à la fin de laquelle la DGAC quittera définitivement l'immeuble. Quelques affectations ponctuelles auront lieu, comme celles de la mission mémoire de l'aviation civile en 2004 et en 2006 de quelques personnes de l'Institut du transport aérien (ITA) en voie de dissolution. En effet, le conseil d'administration de l'ITA a décidé de sa fermeture en octobre 2006 ; les personnels de l'association sont alors répartis entre la DGAC, l'ENAC, ADP et Air France ; le directeur et ses derniers collaborateurs quittent en 2006 le 103, rue La Boétie pour rejoindre Montparnasse.

Le 18 mai 2000 se tient au 93 une réunion au sujet de la gestion du bâtiment entre le général de division Pelletier pour le commandement militaire d'Ile-de-France, qui gère tous les immeubles militaires de Paris, et le secrétaire général de l'IGACEM, Claude Vincent. Ce dernier est assisté de Jean-François Buffat, Jean-Pierre Morel et Jean-Noël Garot pour le service des affaires financières ainsi que de Robert Cavanna et de Jean-Pierre Compère pour le SSBAIF. Les militaires souhaitent mettre à jour la convention passée en 1984 avec la DGAC et qui n'est plus appliquée, mieux connaître l'état des locaux, car le Génie est responsable de sa sécurité, confier au Génie la maîtrise des travaux d'entretien propriétaire (rien n'empêche de continuer à recourir au SSBAIF) et normaliser la répartition des charges entre DGAC et la direction du personnel de l'Armée de Terre (DPMAT) logée dans l'immeuble.

Il est convenu de créer un premier groupe de travail pour mieux connaître le bâtiment, régulariser les conditions d'occupation ainsi que les conditions de stationnement dans la contre-allée, et un deuxième pour répartir les charges de fonctionnement. L'accord se fera sur ce point en janvier 2001 sur une répartition 57 % DGAC (4 niveaux occupés) et 43 % DPMAT (3 niveaux occupés) des 1,5 MF d'entretien annuel.

La vente du 93

Après plus de soixante ans de polémiques concernant le maintien de l'Aviation civile au 93, l'Etat vend l'immeuble à la ville de Paris, qui projette d'y faire du logement social, destination que n'avaient certainement imaginée ni René Léon Cahen, qui fit construire le bâtiment, ni l'architecte Marcel Lemarié, mais qui renoue, 150 ans plus tard, avec la vocation sociale qu'avaient donnée au terrain les frères de Saint-Vincent de Paul.

En juillet 2004, lors de la révision de son plan local d'urbanisme, la ville de Paris prévoit d'instituer des servitudes en vue de réaliser des logements ou des équipements ; parmi les terrains de l'Etat proposés figurent le 93, boulevard du Montparnasse, qui pourrait être transformé en 30 logements, dont 50 % sociaux, et les n°s 135 à 147 de la rue de la Convention, pour 180 logements sociaux.

L'immeuble de Montparnasse est mis en vente par l'Etat en 2009 au prix de 25 000 000 euros pour financer le regroupement du ministère de la Défense dans un nouvel immeuble proche de la place Balard. Le 10 septembre 2009, la ville de Paris fait connaître sa décision d'acquérir l'immeuble au prix de 16 250 000 euros compte tenu d'une décote de 35 % justifiée par la réalisation prévue d'un programme destiné au logement social. L'acte de vente est signé les 10 et 11 juin 2010.

Le 21 septembre 2010 la mairie de Paris autorisera l'Association Resolux (Association de réinsertion du Luxembourg) à créer et faire fonctionner pour une durée de quinze ans un foyer d'hébergement d'une capacité de 30 places *« dont 17 places en foyer d'hébergement situé au 93, boulevard du Montparnasse et 13 places en studios éclatés à localiser à proximité, prenant en charge des adultes handicapés mentaux. »*

Sommaire

Déménagement de la bibliothèque de l'inspection générale, au 3e étage de l'immeuble.

Le mobilier national quitte le bureau directorial du 2e étage.

Derniers jours

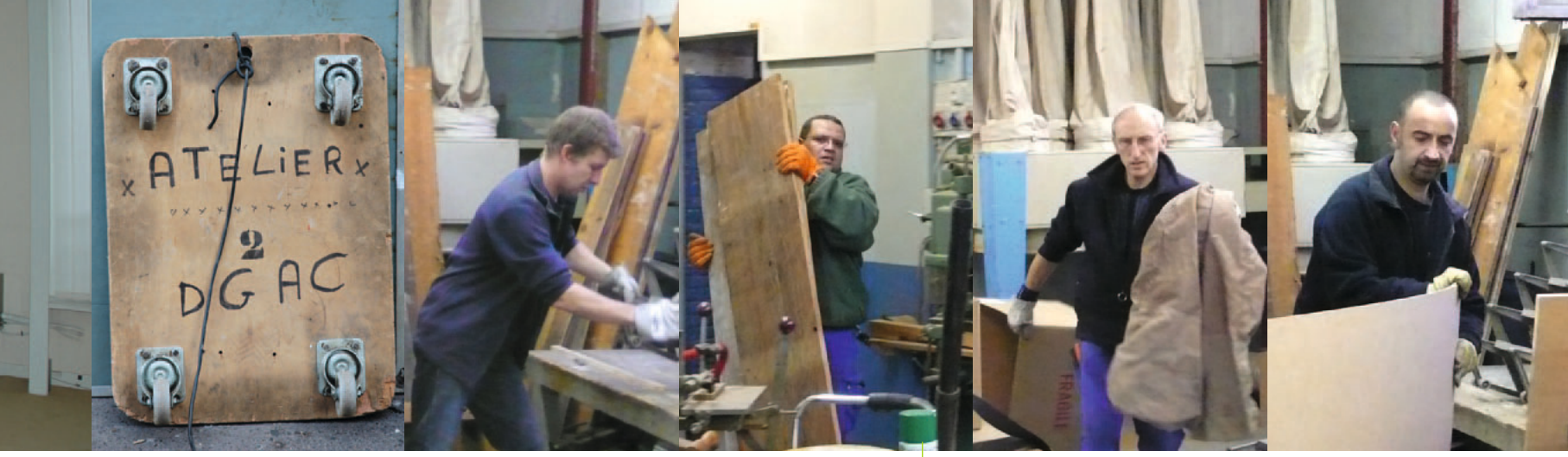
Le départ du principal service logé à Montparnasse, l'IGACEM, pose d'autant moins de problèmes que l'inspection a déjà disparu, fondue en 2008 dans le conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) qui a succédé au vénérable conseil général des ponts et chaussées (CGPC)[1]. Le domaine de l'Aviation civile faisait l'objet d'une inspection spécifique, distincte de celle du CGPC à l'endroit des autres secteurs du ministère ; la suppression du secrétariat général (SGAC), remplacé par une direction d'administration centrale (la DGAC) n'avait pas mis fin à ce particularisme. Début 2009, lorsque le départ de l'Aviation civile de Montparnasse devient certain, nombre d'inspecteurs généraux ont déjà quitté le 93 pour rejoindre le CGEDD à la tour Pascal, sur le site de la Défense. Le mouvement s'accélère au dernier trimestre 2009.

1er décembre 2009. Adieux au 93. Jacques Pavaux, dernier directeur de l'ITA, Dominique David, Gérard Lehoux et Jean-François Grassineau, inspecteurs généraux, Françoise Lys et Annick Gillard, secrétaires.

1. Créé par décret du 9 juillet 2008, le CGEDD résulte de la fusion du CGPC et de l'inspection générale de l'environnement (IGE).

Les dernières hôtesses, Stéphanie Derambure et Chantal Larose.

Sous les papiers, un bureau. Arrivée ou départ ? L'occupant de cette pièce de Montparnasse n'y séjourna que peu de temps. Mais il reconstitua rapidement l'univers qui l'environnait dans toutes ses affectations et sans lequel, disait-il, « *je ne sais pas travailler* ». Certains le reconnaîtront…



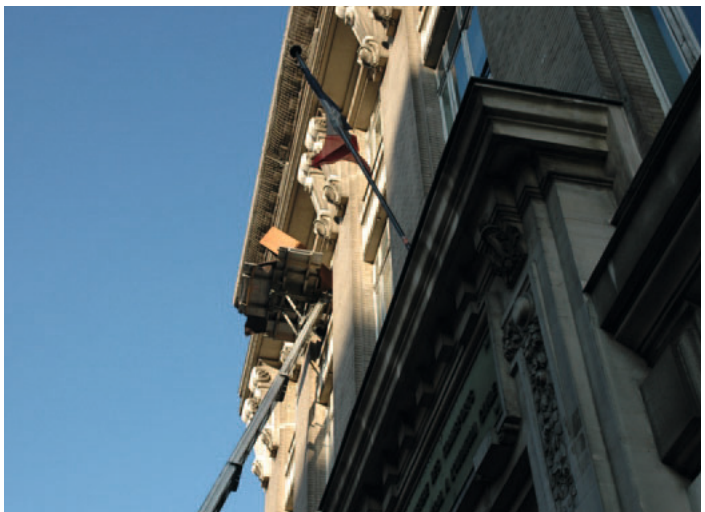
De gauche à droite Sébastien Larcher, Mustapha Abarzak, Luc Paris et Franck Burgherr, ouvriers d'entretien préposés au déménagement des anciens ateliers de Montparnasse.

Les autres services quittent Montparnasse les uns après les autres, le SAR le premier, accueilli rue Farman, tout comme les petites unités que constituent Proavia, la direction de l'ITA et la mission mémoire. Quelques personnels administratifs de l'inspection rejoignent la Défense, la majorité la DGAC. Enfin, privilégié, le conseil médical rejoint le 7e arrondissement, place de Fontenoy.

Les derniers mois de 2009 voient les allées et venues des déménageurs professionnels dans les étages, tandis que l'équipe souvent sollicitée des ouvriers d'entretien de la rue Farman débarrasse les ateliers du sous-sol, vestiges d'une l'époque où la sous-traitance restait l'exception et où les meubles de bureau étaient réalisés par les menuisiers maison.

Le 93 se vide de ses derniers occupants civils. Les militaires obtiennent enfin, mais pour quelques mois seulement, la jouissance intégrale de l'immeuble qu'ils partageaient depuis 1946 avec l'Aviation civile dans une cohabitation à la fois contrainte et paisible. Car eux aussi quitteront Montparnasse, l'été suivant, pour le Fort de Vincennes.

Manifestation contre la privatisation de la poste, fin novembre 2009.
Les cortèges, venus de Denfert, font partie du paysage de Montparnasse.



Le boulevard, décembre 2009.

Rue La Boétie

Ce ne fut pas une adresse à proprement parler de l'Aviation civile, mais de services qui en étaient l'émanation : l'ASECNA, tout d'abord, puis Sofréavia, l'Institut du transport aérien et même Proavia qui, bien que logée cité de la Convention, apposa sa plaque rue La Boétie.

L'Agence pour la sécurité aérienne en Afrique et à Madagascar, établissement public constitué en décembre 1959 entre la France, onze états africains et l'Etat malgache eut son siège à Paris de 1960 à 1969. Elle commença à fonctionner le 1er octobre 1960 dans des bureaux mis à sa disposition[1] par le SGAC, tout d'abord, semble-t-il, rue de la Croix-Nivert, puis, à compter du 1er janvier 1961, au 75, rue La Boétie, dans un immeuble de six étages sur rez-de-chaussée et sous-sol, d'une superficie globale de 1 418 m², acquis par le ministère des Travaux publics et des Transports pour 1 150 0000 NF. A partir du 1er janvier 1962, l'ASECNA loua des locaux au 25 de la même rue pour y loger sa direction de l'infrastructure.

Le 75, rue La Boétie hébergea également Sofréavia dès sa création en 1969. Les *Sofré*, sociétés françaises d'études et de réalisation d'équipements, créées à partir de 1957, avaient pour objet la diffusion à l'étranger de techniques mises en œuvre dans les Administrations et les entreprises publiques. L'Aviation civile vit la naissance de Sofréavia, société française d'études et réalisations d'équipements aéronautiques, qui devait intervenir essentiellement à l'étranger, hors de la zone couverte par l'ASECNA.

A ses débuts, Sofréavia n'était constituée que de 9 personnes ; par la suite, le transfert du siège de l'ASECNA à Dakar lui permit de s'installer plus confortablement au 75, où elle cohabitait désormais avec la représentation parisienne de l'agence.

ASECNA et Sofréavia, occupants à titre gratuit, la première en vertu de la convention fondatrice, la seconde en vertu d'un simple accord tacite, se répartissaient à parts égales le financement des travaux d'entretien et de modernisation et des charges locatives. L'ASECNA occupait quatre étages séparés par les deux affectés à Sofréavia (le 3e et le 4e) ; cette dernière utilisait également une partie du rez-de-chaussée.

1. Conformément à l'article 2 de la Convention de Saint-Louis du Sénégal créant l'ASECNA : *« Les Etats signataires s'engagent à mettre à la disposition de l'Agence les installations et moyens actuels nécessaires à son fonctionnement. »*.

Les premiers logos, 1968 pour Sofréavia et 1976 pour Sofréavia-Service.

La Cour des comptes, dans un rapport de 1981 sur les comptes et la gestion de Sofréavia et de sa filiale Sofréavia-Service, créée en décembre 1975 et en charge de prestations diverses, notamment de personnel, souligna que si la régularisation de cette occupation de fait - envisagée en 1975 par le directeur des Bases aériennes - ne devait pas aboutir, il conviendrait de vendre l'immeuble du 75 à Sofréavia et de reloger l'ASECNA dans d'autres locaux.

En 1981, Sofréavia utilisait également, avec cette fois paiement d'un loyer, deux étages et cinq parkings au 77 de la rue La Boétie et deux étages au 9, rue Paul Baudry, à proximité ; elle avait occupé précédemment des locaux au 35, puis au 110 de la rue La Boétie[1] et au 7, rue d'Artois. Quant à Sofréavia-Service, toujours en 1981, elle louait trois étages au 7, rue d'Artois et occupait également des bureaux au 9, rue Paul Baudry.

Les effectifs de Sofréavia à Paris étaient passés de 9 à l'origine à 51 en 1975 et à 92 en 1980 ; le chiffre d'affaires avait connu une progression un peu supérieure. Le détachement de fonctionnaires dans la société était autorisé dans la limite, en 1980, de 25 pour les emplois de direction et d'expert permanent, pour 5 ans renouvelables ; pour les autres fonctions, le nombre était fixé à 30 et la durée du détachement plus limitée.

En 1988, la Cour fit observer à deux reprises que la situation de Sofréavia au 75 n'était toujours pas régularisée et invita la DGAC à s'y employer sans délai. La direction des services fonciers de Paris évalua la redevance annuelle à 722 500 F, sans préciser si la régularisation devait ou non être rétroactive.

Deux ans plus tard, Nicolas Durieux, PDG de Sofréavia, précisait à la DGAC qu'il allait étudier le transfert du groupe Sofréavia, alors implanté dans quatre immeubles - au 75, 77 et 79 de la rue La Boétie et au 7, rue d'Artois - sur un site permettant une organisation plus fonctionnelle et avec des loyers moins élevés ; le PDG demandait aussi le maintien de la gratuité de l'occupation du 75 pour deux ans encore, délai nécessaire au changement de site.

En 1992, la direction des services fonciers de Paris invita le ministre chargé des Transports à prendre les mesures nécessaires pour le règlement par Sofréavia des redevances dues depuis le 1er janvier 1989.

Sofréavia et Sofréavia-Service quittèrent finalement la rue La Boétie le 1er avril 1993 pour un immeuble neuf acquis à Issy-les-Moulineaux au 3, carrefour de Weiden ; la DGAC, en attendant d'affecter les bureaux libérés à l'un de ses services, en remis les clés à l'ASECNA, toujours présente dans l'immeuble, pour qu'elle en assure la garde. En définitive, la DGAC ne s'installa jamais rue La Boétie et l'ASECNA reprit par la suite possession des espaces libérés par Sofréavia.

L'occupation des lieux fut finalement régularisée par Sofréavia pour la période comprise entre le 1er janvier 1989 et le 31 mars 1993 par le versement d'une redevance d'un montant inférieur d'environ 33 % à celui initalement fixé par les services fonciers.

Quant à l'Institut du transport aérien, après avoir eu son siège rue de Solférino, puis à Roissy, dans des locaux loués à ADP, il résida au 103 de la rue La Boétie du début des années 1980 jusqu'à sa dissolution en 2006.

Le siège du groupe Sofréavia au 3, carrefour de Weiden à Issy-les-Moulineaux.

1. Jean-Marie Piduch précise que les locaux de la rue Baudry, tout comme ceux du 35 et du 110, rue La Boétie, étaient loués essentiellement pour les besoins de projets précis.

Les logos de 1990.

Sofréavia, des ingénieurs sur le marché international

La collaboration entre Aviation civile, Bases aériennes et Météorologie est une constante dans le développement de la navigation aérienne et des infrastructures aéroportuaires. Particulièrement manifeste lorsque l'Aviation civile française était présente sur tous les continents, cette collaboration s'est poursuivie après les indépendances, notamment en Afrique avec l'ASECNA, mais aussi, et dans un périmètre plus vaste, avec la création de Sofréavia puis de Sofréavia-Service. Les ingénieurs et les techniciens de la DGAC ont largement participé à cette histoire. Gwenhaël Jan, Jean-Marie Piduch et Gilles Walckenaer, qui ont été chefs de département à Sofréavia, évoquent cette expérience particulière dans la vie d'un ingénieur formé à l'ENAC.

« Aujourd'hui, le développement de la direction générale de l'Aviation civile ne peut s'envisager autrement que dans le cadre de coopérations internationales, notamment du fait que ses activités non régaliennes s'inscrivent de plus en plus dans le cadre de la constitution du Ciel unique européen. Travailler dans un contexte international est donc devenu très courant pour le personnel de la DGAC.

Il n'en a pas toujours été de même. Le SGAC puis la DGAC ont pendant longtemps développé au niveau national un savoir-faire de très haut niveau dans le domaine de l'aviation civile sans pouvoir le mettre en valeur au niveau international. C'est ce potentiel que Léonce Lansalot-Basou, alors directeur de la Navigation aérienne, et Charles Melchior, ingénieur de l'aviation civile, ont mis en évidence. La société anonyme Sofréavia fut créée à cet effet, afin de favoriser l'exportation des techniques et équipements français, notamment dans les pays en développement.

Louis Sanmarco, administrateur colonial, alors président de l'ASECNA, devint le premier président de Sofréavia et Charles Melchior lui succéda quelques années plus tard comme président-directeur général, poste qu'il occupa jusqu'à sa retraite en 1990. Nicolas Durieux, puis Patrick Cipriani, ingénieurs de l'aviation civile, occupèrent par la suite le poste de PDG jusqu'au rachat de Sofréavia par le groupe Egis en 2006.Gilles Dillard, ingénieur de l'aviation civile, rejoignit Sofréavia à ses débuts, comme directeur général adjoint puis directeur général. Il anima toute son histoire jusqu'à son départ à la retraite en 1997.

Premiers pas vers l'exportation

Les liens étroits avec l'Aviation civile algérienne ont permis d'amorcer une première action à l'étranger : études diverses, fournitures de matériels, formation à l'ENAC. Puis une coopération importante se développa avec la Syrie après la mise en service du nouvel aéroport de Damas : six experts ont ainsi assuré sur place la formation des personnels pour l'exploitation et la maintenance des nouvelles installations.

Parallèlement, des missions de prospection s'organisèrent, suite aux relations que les experts du SGAC, et notamment du STNA, et les personnels des sociétés actionnaires, banques surtout, avaient nouées avec des Administrations étrangères. Cela permit d'établir des contacts et d'ouvrir des horizons prometteurs dans divers pays comme l'Argentine, la Colombie et le Mexique en Amérique du Sud, l'Inde, le Népal et le Pakistan dans le sous-continent indien, le Kenya et la Tanzanie en Afrique ou encore le Cambodge, l'Indonésie, le Laos, la Malaisie et les Philippines en Asie du Sud-Est.

Sofréavia intervint ainsi au Laos jusqu'à la fin des années 1990 dans le cadre d'une mission d'assistance technique et d'études d'amélioration de l'aérogare de Vientiane et réalisa l'étude d'un plan de transport aérien pour l'Algérie, en collaboration avec l'Institut du transport aérien.

Elle fut par ailleurs amenée à s'intéresser aux aérodromes domestiques français, dont l'équipement relevait des chambres de commerce, concessionnaires. Les transports aériens intérieurs n'en étaient qu'à leur début, mais un besoin commençait à se faire jour. Les projets clés en mains, incluant les études, la fourniture et l'installation des équipements de navigation aérienne pour ces aérodromes permirent à Sofréavia d'acquérir une expérience qui fut par la suite largement mise à profit pour des opérations d'envergure à l'étranger pendant plus de vingt ans.

Sommaire

Panneau de chantier sur l'aéroport de Cotonou.

> *Le directeur des Bases aériennes du Nigéria, à Lagos, lors d'un déjeuner en tête-à-tête, me déclara :* "Il est dommage que nous n'ayons pas été colonisés par les Français, nous serions aujourd'hui dans l'ASECNA et tout fonctionnerait mieux". *Ce n'était pas déplaisant à entendre.*
>
> **Jean Meunier, économiste, puis secrétaire général, en poste à Sofréavia de 1971 à 1999.**

La nécessité d'un savoir-faire en matière d'études économiques apparut rapidement et une cellule économique fut créée avec deux économistes issus du service des études économiques et du plan du SGAC. Des plans de transport aérien furent alors conçus pour l'Algérie, le Maroc et la Tunisie. Sofréavia réalisa aussi des études économiques en France, notamment celle relative à la desserte aéronautique de la Lorraine, qui conduira à la création de l'aéroport actuel de Metz-Nancy-Lorraine, ou pour la Commission européenne. La cellule économique intervenait également en amont des études techniques avec des études de trafic, permettant de dimensionner et de planifier les infrastructures à réaliser, puis en aval avec des études de rentabilité économiques ou financières, fournissant les éléments nécessaires aux clients pour aborder les bailleurs de fonds.

L'effectif de Sofréavia, limité à quelques personnes, ne put faire face à ces premiers projets que grâce au support de fonctionnaires de l'Aviation civile en détachement pour des périodes plus ou moins longues[1].

Consolidation à partir de 1972

L'année 1972 peut être considérée comme une année de consolidation des implantations dans les différents pays, suite aux prospections menées activement, notamment en Amérique centrale et du Sud, au Moyen-Orient, ainsi qu'en Asie du Sud-Est mais aussi en Afrique de l'Est. Ces implantations seront le point de départ du développement systématique des activités d'études et réalisations clés en main à l'export.

Les activités de Sofréavia étaient jusqu'alors principalement concentrées sur la navigation aérienne et les équipements aéroportuaires, ainsi que sur les études économiques et d'organisation. Il parut alors nécessaire de renforcer le savoir-faire de la société dans les domaines des infrastructures aéroportuaires et de la météorologie.

En 1976, un département infrastructures fut créé afin de développer les prestations d'études concernant les aérogares, tours de contrôle et bâtiments techniques ainsi que les aires aéronautiques et les réseaux. La responsabilité en fut confiée à Jean Bascou, ingénieur des ponts et chaussées, nommé directeur général adjoint de Sofréavia. La réalisation des études de la nouvelle piste de l'aéroport de Saint-Denis-Gillot (La Réunion), en partenariat avec EDF, d'une longueur de 3 200 mètres dont 1 200 mètres construits sur remblai en mer, permettant le décollage d'avions gros porteurs à long rayon d'action, fut l'un des projets phare de Sofréavia dans le domaine des infrastructures aéronautiques ; l'extension et la modernisation des aéroports chypriotes de Larnaca et Paphos en fut un autre, pour lequel Sofréavia réalisa les études initiales de faisabilité économique et de prévision de trafic ainsi que les plans de masse puis, en partenariat avec Aéroports de Paris, les études détaillées pour la réalisation des travaux d'aménagement et de rénovation de ces deux aéroports.

Par ailleurs la météorologie donna lieu à la création d'un département spécialisé, chargé de réaliser les études ou la fourniture d'équipements pour les besoins des aéroports mais aussi des Administrations ou services météorologiques des États, ce qui amena par exemple Sofréavia à signer d'importants contrats pour la réalisation de réseaux de sismologie.

Avec le développement de ces deux secteurs d'activité, qui connurent une croissance rapide, la société fut dès lors en mesure de traiter l'ensemble des prestations et équipements nécessaires à la conception et à la réalisation d'un aéroport.

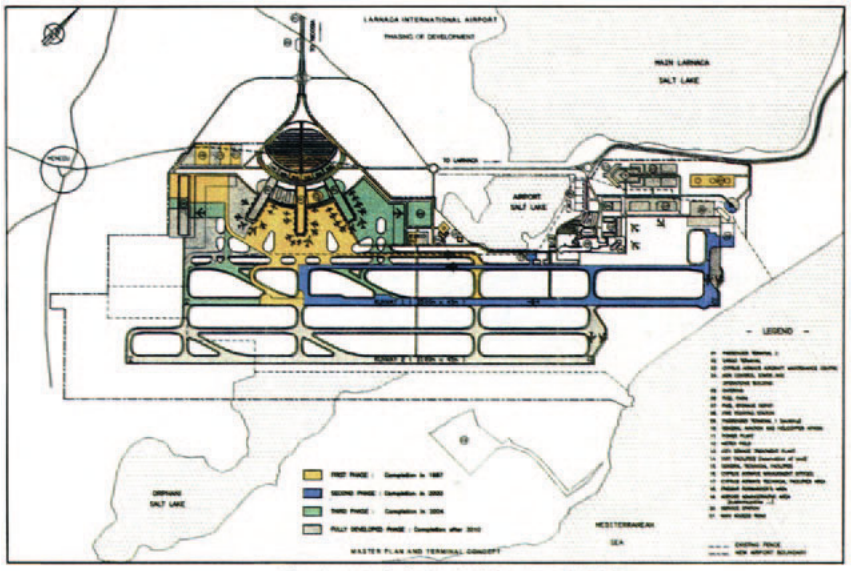
Etude pour la nouvelle piste de Saint-Denis-Gillot (La Réunion) : 3200 m dont 1200 sur remblais.

1. Les bonnes relations que les secrétaires généraux de Sofréavia entretenaient avec la DGAC ont permis à la société de disposer des effectifs nécessaires pour remplir ses engagements contractuels. Se sont succédé à ce poste Jean-Paul Servant, Claude Vincent, ingénieur de l'aviation civile, et Jean-Meunier.

Nicolas Durieux et André Hamou à Larnaca.

Sofréavia a étudié et réalisé de nombreux projets pour l'Aviation civile égyptienne, parmi lesquels les études détaillées du centre de contrôle en-route du Caire.

> *Le département infrastructures avait développé un savoir-faire très complet afin de fournir toutes prestations rentrant dans les études aéroportuaires, telles l'auscultation de chaussées aéronautiques et la réalisation de plans d'exposition au bruit, en collaboration avec le STBA, ou encore l'assistance à des cabinets d'architecte afin de leur apporter la compétence aéronautique dans le cadre d'appels d'offres nationaux (Lille-Lesquin) ou internationaux (Bâle-Mulhouse). Le département disposait également de compétences pour la conception de bases aériennes militaires.*
>
> **André Hamou, IDTPE, chef du département infrastructures, détaché à Sofréavia de 1979 à 1999.**



Plan de masse de l'aéroport de Larnaca - CHYPRE

Des prospections ciblées permirent d'amorcer des coopérations de longue durée avec des pays comme le Nigéria, l'Égypte, le Népal ou l'Indonésie, dans lesquels Sofréavia eut des représentations permanentes, dont certaines au-delà des années 2000. Citons parmi les plus importants contrats signés dans ces pays, au Nigéria : l'étude du plan de développement des principaux aéroports fédéraux et de la nouvelle capitale fédérale Abuja ; en Égypte : la réalisation du système d'information aéronautique, le remplacement de la vigie des aéroports du Caire, de Sharm El Sheik et Taba ; au Népal : la création d'un réseau sismique national et l'étude et la modernisation des principaux aéroports ; en Indonésie : l'étude et la conception d'aéroports, des centres de contrôle en-route de Jakarta et Ujung Pandang, la réalisation d'un plan directeur ATC national.

D'autres types d'activité virent le jour dans le domaine de la gestion aéroportuaire et de la gestion des coopérants techniques du ministère de la Coopération. La responsabilité de ces nouvelles activités fut confiée à une société anonyme spécifique, Sofréavia-Service, filiale de Sofréavia, créée en 1975, avec comme premier directeur général Maurice Faunières, ingénieur de l'aviation civile. Sofréavia-Service assura ainsi la gestion des aéroports d'Abidjan (Côte d'Ivoire), Djibouti, Moroni (Comores) et Libreville (Gabon) ; elle eut à gérer jusqu'à 500 coopérants techniques en poste à l'étranger, notamment auprès de l'ASECNA.

> *La modernisation, entre 1987 et 1992, de l'ensemble des infrastructures et services de l'Agence de météorologie et de sismologie indonésienne fut l'un des plus importants contrats signés par Sofréavia. Ce contrat fut consécutif au plan directeur étudié en 1984-85 par Sofréavia, assisté des experts de la Météorologie nationale française.*
>
> **Jean-Pierre Geoffroy, IENAC, directeur général adjoint, en poste à Sofréavia de 1972 à 2006.**

Sommaire

Les chantiers de Sofréavia en 1996.

La chute du mur de Berlin a ouvert un grand nombre de pays de cette région aux investisseurs étrangers, d'Europe de l'Ouest notamment et, en amont, aux sociétés d'ingénierie. C'est ainsi que Sofréavia signa en 1995 un contrat pour l'étude de la rénovation de l'aérogare de Tallinn en Estonie, qui fut suivie d'une belle réalisation. Un deuxième contrat fut remporté en 2003 pour l'étude de l'extension de l'aérogare.

Gwenhaël Jan, IEEAC, directeur de la division aéroports et navigation aérienne, détaché à Sofréavia de 1972 à 2005.

Des changements stratégiques en 1990

La décennie 1990, sous l'impulsion de Nicolas Durieux, successeur de Charles Melchior au poste de président-directeur général, fut une période de changements stratégiques dans l'activité de Sofréavia : réorientation des secteurs géographiques d'activité avec la volonté de développer la prospection commerciale en Europe, compte tenu des difficultés de plus en plus importantes à maintenir un plan de charge suffisant dans les pays en voie de développement ; changement dans les métiers avec d'une part le développement de prestations intellectuelles dans le domaine ATM et, d'autre part, le développement de systèmes informatiques dérivés de produits réalisés par la DGAC.

Les prestations de services dans le domaine de la gestion du trafic aérien furent assurées dans le cadre d'un nouveau département, appelé ATM, dont la création et le développement furent confiés à Jean-Louis Pirat et Patrick Cipriani, ingénieurs de l'aviation civile. Le département ATM se développa dans un cadre français mais aussi européen, puisque la coopération européenne devenait la norme dans le domaine ATM. Ainsi la DGAC fit appel à Sofréavia pour la réalisation de prestations, au sein notamment de la direction de la Navigation aérienne. Au niveau européen la société participa aux grands projets ATM lancés par la Commission européenne et Eurocontrol, souvent dans le cadre de coopérations ou groupements avec d'autres sociétés de services européennes. De ce fait, l'effectif du nouveau département, composé d'ingénieurs de haut niveau, progressa rapidement afin de couvrir l'ensemble des disciplines composant le domaine ATM.

L'activité systèmes informatiques de Sofréavia a été rendue possible grâce à la signature de conventions avec le STNA, permettant à la société de commercialiser des systèmes développés pour la navigation aérienne française, plus particulièrement les systèmes SIGMA et Maestro, qui n'étaient pas encore en fonctionnement opérationnel à l'époque, et la base de données AIS. Un département systèmes fut créé pour gérer cette nouvelle activité, sous la responsabilité de Louis Urios puis de Jean-Marie Piduch, tous deux IEEAC. De nombreux pays adoptèrent le produit Atalis, solution proposée par Sofréavia pour l'informatisation des services de navigation aérienne des aéroports et des services de l'information aéronautique : l'Égypte, le Kenya, la Tanzanie, Chypre, le Liban ou encore la Suède, qui sera le premier pays client du module de création automatisée de la totalité de l'information aéronautique, textes et cartes, d'un pays. Quant au système Maestro, de nombreux aéroports internationaux, Copenhague, Helsinki, Stockholm, Sydney, Melbourne, Brisbane, Dublin… l'utilisent aujourd'hui pour optimiser leurs flux de trafic à l'arrivée.

Jakarta, 1985. Jean-Marie Piduch devant les cornets rayonnants d'une antenne de radar primaire en cours de montage.

Les systèmes développés pour les besoins français devaient être adaptés aux spécifications fonctionnelles et techniques des clients étrangers et les systèmes originaux ont évolué au fur et à mesure des contrats à l'exportation remportés par Sofréavia. Les exigences de délai des clients étrangers ont fait par ailleurs que le premier SIGMA opérationnel a été mis en service au nouveau centre d'information en vol des Seychelles, en 1993, et que le premier aéroport à utiliser Maestro a été Copenhague, en 1996. Par un juste retour des choses, quelques années plus tard, certains développements spécifiques réalisés par Sofréavia ont été adoptés par la navigation aérienne française.

Jean-Marie Piduch, IEEAC, chef du département systèmes, détaché à Sofréavia de 1984 à 2002.

Sommaire

Croquis réalisé pour le projet d'aérogare d'Ujung Pandang.

Travailler à Sofréavia

Travail en équipe multidisciplinaire, conduite de projets de A à Z, découverte de nouveaux horizons… Sofréavia offrait aux ingénieurs de l'Administration des champs d'expérience élargis.

Le travail en équipe

Si certains projets de Sofréavia reposaient sur une seule personne, la majorité d'entre eux mobilisait une équipe de spécialistes de disciplines très variées telles que l'architecture et la structure des bâtiments, le génie civil, l'électromécanique, l'électronique, l'informatique, l'économie, la sûreté, les nuisances, sans oublier toutes les composantes de la navigation aérienne : procédures, sectorisation de l'espace, programmation des tours et centres de contrôle, méthodes de travail et de formation, effectifs…

Cet aspect multidisciplinaire était très motivant pour les personnels. Travailler en équipe avec des spécialistes d'autres domaines, y compris avec des ingénieurs, techniciens et architectes d'autres pays lorsque le projet incluait une part de transfert de technologie, constituait une expérience très enrichissante pour tous.

La responsabilité du chef de projet

L'organisation de Sofréavia reposait essentiellement sur le concept de projet. Le chef de projet était responsable de sa mise en œuvre complète et donc de la coordination des différents intervenants en cas de projet multidisciplinaire. Il était impliqué dans la présentation de l'offre commerciale, la négociation avec le client, la réalisation du projet dans le respect des procédures qualité et de l'équilibre financier, le service après-vente… La motivation et l'implication des chefs de projet de Sofréavia s'expliquent en grande partie par la responsabilité globale dont ils étaient investis pour les opérations qui leur étaient confiées.

La découverte de pays et cultures différentes

Travailler pour des clients étrangers apporte à la fois des satisfactions et - parfois - des frustrations. Satisfaction d'apprendre à travailler avec des clients de cultures différentes, de s'adapter à des méthodes de travail nouvelles. Mais parfois aussi, frustration devant des exigences techniques ou administratives du client qui paraissaient injustifiées…

En particulier, les études dites plan directeur de transport aérien ou ATC nécessitaient de parcourir un pays pendant deux ou trois semaines pour y visiter et évaluer les aéroports, dans des conditions de transport parfois très éloignées des normes de sécurité occidentales. Ces missions, réalisées en voiture, avions de toutes tailles, ou même en pirogue comme à Sorong (Indonésie) ou encore en *speed-boat* à Tanjung Pinang (Indonésie), ont laissé leur lot d'anecdotes, voire parfois le souvenir de situations dangereuses. C'est là sans aucun doute l'une des façons les plus efficaces d'apprendre à connaître un pays et ses habitants.

Sommaire

Leçon inattendue, mais formulée avec humour, de la part d'un client étranger à qui je demandais des précisions sur ses spécifications quasiment inexistantes : "Monsieur, si je recrute un consultant, ce n'est pas pour qu'il me pose des questions, mais pour qu'il réponde aux miennes !" *Ce qui n'empêcha pas Sofréavia d'obtenir le contrat, qui fut le premier d'une longue série.*

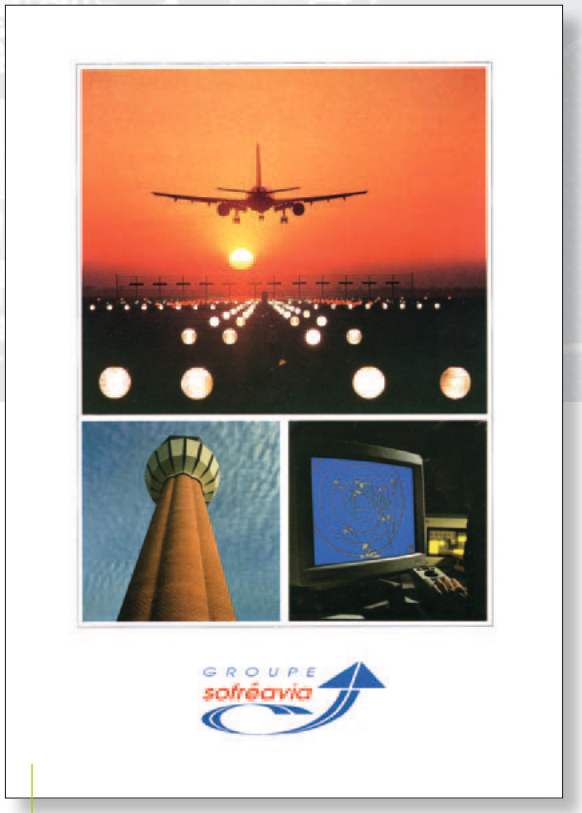
Jean-Pierre Geoffroy, IENAC, directeur général adjoint.

Dans de nombreuses situations, on avait l'impression de défricher et d'être les premiers - même si ce n'était pas le cas - à faire des études ou des réalisations dans des endroits du monde peu connus et peu fréquentés : certaines régions d'Indonésie (Nouvelle Guinée), du Moyen-Orient (Yémen), d'Afrique (Angola, Malawi, Swaziland, Zaïre, Zimbabwe, Mozambique, Sao Tomé et Principe, Nigéria, Tanzanie…) ou même en Europe (Kosovo) et dans tant d'autres pays parcourus par les uns ou les autres.

Gilles Walckenaer, IEEAC, chef du département navigation aérienne, détaché à Sofréavia de 1978 à 2003.

La réalisation de projets *ab initio*

C'est une très grande satisfaction professionnelle que de participer à la création d'un aéroport ou d'une infrastructure *ab initio* et de voir les études se concrétiser par la mise en œuvre du projet. Cela fut le cas pour un nombre significatif d'opérations réalisées par Sofréavia, grâce à la durée relativement courte des projets, mais aussi et surtout grâce à la confiance des clients sur la capacité de la Société à les concevoir et à les réaliser. Aéroports d'Agadir (Maroc), Châlons-Vatry, Batam (Indonésie), Larnaca et Paphos (Chypre), tours de contrôle de Lille-Lesquin ou Matsapha (Swaziland), centre d'information en vol des Seychelles, centre de communications météo de Jakarta, rénovation de la tour de contrôle de l'aéroport du Caire réalisée tout en maintenant le service de contrôle opérationnel… autant d'opérations qui permirent aux ingénieurs de Sofréavia d'exercer pleinement leurs compétences.



Plaquette de présentation du groupe Sofréavia, 1996.

Le contact avec les collègues de la DGAC

Dans de nombreux projets, Sofréavia a fait appel à des personnels de la DGAC, en poste dans les services de la DGAC, à l'ENAC ou encore à Aéroports de Paris, pour accroître son savoir-faire opérationnel et parler d'égal à égal avec l'Administration cliente. Ingénieurs, électroniciens et contrôleurs appartenant au service public français ont pu ainsi, par l'intermédiaire de Sofréavia, participer à des études de navigation et circulation aérienne et à la mise en service de nouveaux systèmes ou nouvelles procédures concernant d'autres pays et dispenser des formations à des personnels étrangers.

La formation ENAC, commune aux experts de la DGAC et à de nombreux responsables de Sofréavia, a permis de donner aux équipes en charge des projets plus de cohérence et une meilleure compréhension des problèmes, le tout dans une ambiance très cordiale. La coopération régulière entre la DGAC et Sofréavia a de ce fait été enrichissante pour les personnels des deux partenaires, qui découvraient dans le cadre de leur collaboration une autre facette de leur métier : le monde de l'exportation et des Administrations étrangères pour les personnels de la DGAC, le savoir-faire français de très haut niveau pour les personnels de Sofréavia.

Gwenhaël Jan, Jean-Marie Piduch et Gilles Walckenaer, octobre 2011.

Sommaire

Air France à Paris

Le Bourget, 7 octobre 1933, inauguration d'Air France. Pierre Cot, ministre de l'Air, accompagné d'Ernest Roume (à gauche) et de Louis Allègre (en retrait), salue l'équipage du Wibault 282.

L'aviation civile, pour le grand public, c'est avant tout Air France : l'institution qui réglemente, la DGAC, est évidemment moins proche de l'usager que celle qui transporte. Tout comme le SGAC, devenu DGAC, Air France a habité de multiples lieux parisiens, puis les a peu à peu délaissés au profit d'implantations en banlieue, et notamment sur le théâtre même des opérations, le nouvel aéroport de Paris-Charles de Gaulle. L'étroitesse des liens entre l'Administration de l'Aviation civile et la compagnie nationale, qui alla même jusqu'à héberger certains des services de la DGAC à l'hôtel Carlton puis au square Max Hymans, justifiait une évocation de ses migrations. Bernard Pourchet, avec le concours de Denis Parenteau[1], s'y est employé.

« Depuis 1933, année de sa création, Air France a occupé de nombreux sites à Paris et en région parisienne. Les "déménagements" ont toujours fait partie de son histoire.

1933, la création d'Air France

En avril 1933, Pierre Cot, ministre de l'Air, intervient vivement pour que les quatre principales compagnies aériennes privées se regroupent en une seule dans un souci d'efficacité nationale, d'autant qu'elles vivent essentiellement des subventions de l'Etat.

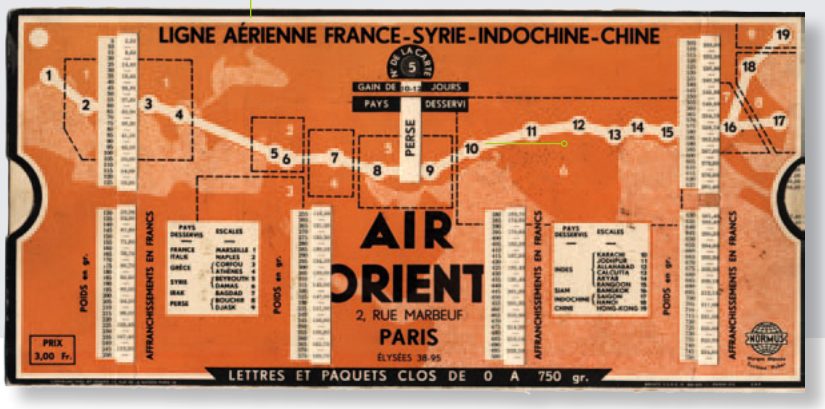
L'opération se fait en deux temps. Le 31 mai est créée la Société centrale pour l'exploitation de lignes aériennes (SCELA) qui regroupe Air Orient, Air Union, la Compagnie internationale de navigation aérienne (CIDNA) et la Société générale de transports aériens (SGTA). Les bureaux de la nouvelle société sont situés provisoirement au 44 rue de Lisbonne.

Après l'acquisition par la SCELA des parts de la Compagnie générale aéropostale, en dépôt de bilan depuis 1931, l'ensemble constitue la nouvelle compagnie Air France, qui prend officiellement naissance le 30 août 1933.

Les biens mobiliers et immobiliers d'Air Orient, Air Union, de la CIDNA et de la SGTA sont mis en commun. Le siège de la compagnie est désormais au 2, rue Marbeuf, où était installée la

1. Bernard Pourchet, vice-président du Musée Air France et Denis Parenteau, président honoraire, sont tous deux membres de l'Académie de l'Air et de l'Espace.

Réglette permettant de calculer les affranchissements (1932).



La crevette, version Air Orient et version Air France.

direction générale d'Air Orient. La direction commerciale est au 9, rue Auber, antérieurement siège d'Air Union ; mais la place manque rue Marbeuf et des locaux sont pris en location dans un immeuble voisin, au 16, avenue George V.

La direction générale d'Air France est constituée essentiellement par des dirigeants d'Air Orient (Ernest Roume, Louis Allègre, Maurice Noguès), composante prépondérante de la nouvelle société. Air France adopte d'ailleurs l'ancien emblème d'Air Orient, l'hippocampe ailé, plus souvent appelé "la crevette".

Les agences des anciennes compagnies portent désormais le nom Air France. Les principales sont celles du 2, rue Scribe (passagers) et du 4, rue Boudreau (messageries), qui sera par la suite transférée rue Lafayette, au carrefour de Châteaudun.

L'agence du 114, rue Lafayette (anciennement Air Union), reste le point de départ des autocars vers Le Bourget, base d'exploitation du groupe. Il faudra attendre 1937 pour que l'aérogare construite par Georges Labro soit inaugurée et puisse désormais héberger dans son vaste hall les services de l'escale Air France.

Durant la guerre, la direction générale d'Air France se replie en zone libre, à Carcassonne et Marseille. L'exploitation se fait au départ de Marseille et Toulouse.

Le bureau des messageries du carrefour de Châteaudun, point de départ des autocars pour Le Bourget jusqu'en 1937.

Sommaire

La crevette Air France sur le réacteur d'une Caravelle.

1946. Devant l'ancienne gare des Invalides, les cars d'Air France qui assurent désormais les liaisons avec Le Bourget.

1946, la renaissance

Avec la reprise d'activité de 1946, la direction générale retrouve ses installations de la région parisienne ; mais dans la perspective d'une forte expansion, Air France désormais nationalisée développe ses implantations et acquiert plusieurs immeubles et domaines à Paris et en région parisienne.

La compagnie s'installe ainsi sur le terrain d'Orly, qui devient la base d'exploitation des vols long-courrier, l'aérodrome étant encore sous commandement militaire américain.

Le CEO (centre d'exploitation d'Orly) est créé, regroupant en zone d'Orly Nord des installations techniques. Les bureaux de l'exploitation sont installés dans des baraques préfabriquées, précédemment occupées par l'*Air Transport Command* américain. Il faut attendre 1948 pour que le nouvel établissement public, Aéroport de Paris, construise à Orly Nord une première aérogare pouvant accueillir 1 900 passagers par jour.

L'ancienne gare des Invalides, construite pour l'exposition universelle de 1900 et abritant le Palais des chemins de fer lors de l'exposition internationale des arts et techniques de 1937 remplace le terminus de la rue Lafayette ; elle est inaugurée le 15 juin 1946 par les ministres André Le Troquer et Jules Moch, accompagnés de Max Hymans, alors secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale. Dans cette "gare aérienne", implantée au cœur de Paris, les passagers sont enregistrés, passent les filtres de douane et de police et sont ensuite acheminés par des autocars dédiés spécifiquement à leurs vols au départ d'Orly et du Bourget.

En avril 1946, Air France rachète l'ancien palace Carlton au 119, avenue des Champs-Elysées, pour y loger sa direction commerciale. En 1946 toujours, la compagnie se voit affecter le domaine de Vilgénis, ancienne propriété du prince Napoléon, et y installe un centre d'instruction d'apprentis mécaniciens regroupant les anciennes écoles de Toulouse et de Marseille.

L'agence de messageries/fret s'installe au 30, rue du Faubourg Poissonnière, dans l'ancien hôtel Benoît de Sainte-Paule qui hébergea le Maréchal Ney. En 1949, le centre de révision moteurs de Courbevoie (Hauts-de-Seine), ancienne usine Anzani, est aménagé par Air France pour assurer l'entretien des moteurs américains Wright qui équipent les Lockheed Constellation et Super Constellation.

30, rue du Faubourg Poissonnière, l'ancien hôtel du maréchal Ney devenu le siège de l'agence de messageries/fret d'Air France.

Sommaire

1958. Louis Lesieux, directeur général d'Air France depuis 1955 et Max Hymans, président de la compagnie de 1948 à 1961.

Orly Sud

En 1952, l'activité Air France du Bourget (vols moyen-courrier et installations techniques) est transférée à Orly. Seul demeure au Bourget le centre d'exploitation postale (la Postale de Nuit) : il s'installera à Orly en 1964, dans le hangar N1 occupé jusque là par la TAI, cette dernière rejoignant l'UAT au Bourget lors de la constitution d'UTA.

En août 1954, Air France regroupe ses services d'escale dans un nouveau bâtiment "en dur", dit aérogare provisoire d'Orly Sud, qui remplace le bâtiment d'Orly Nord de 1948.

Le projet d'une future aérogare pour faire face au développement du trafic est déjà à l'étude : le bâtiment de 1954 y sera intégré.

La nouvelle aérogare d'Orly Sud est inaugurée par le général de Gaulle le 24 février 1961. Grâce à ce bâtiment, d'une architecture métallique novatrice, signée Henri Vicariot, l'Aéroport de Paris offre aux compagnies aériennes des installations modernes. Air France, principal utilisateur de la plate-forme, dispose désormais d'espaces adaptés pour traiter son trafic en expansion avec l'arrivée des SE-210 et B-707.

Avec les avions à réaction, le transport aérien s'impose désormais face aux autres moyens de transport intercontinentaux. En perspective d'une prochaine saturation, la construction de satellites est et ouest est déjà programmée.

La devise des agents des réservations : *"Le sourire s'entend au téléphone."*

Air France sur les Champs-Elysées.

9 novembre 1966, inauguration du nouveau siège d'Air France à Maine-Montparnasse. De gauche à droite Raymond Marcellin, ministre de l'Industrie, Edgard Pisani, ministre de l'Equipement, Georges Pompidou, Premier ministre, Joseph Roos, président d'Air France. Au deuxième plan Jacques Boitreaud, secrétaire général à l'Aviation civile ; au troisième, en conversation avec Yvon Bourges, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé de l'Information, Jacques Chirac, alors chargé de mission au cabinet du Premier ministre.

Les années soixante

Au mois de mars 1961, la direction d'Air France réceptionne l'immeuble du boulevard Auguste Blanqui, qui accueille la réservation centrale, les recettes commerciales et les premiers ordinateurs du service informatique.

Le siège social quitte la rue Marbeuf, en mai 1965 pour Montparnasse, quartier en plein réaménagement. Deux barres d'immeubles sont construites le long des voies de la nouvelle gare. Air France installe son siège au square Max Hymans, du nom de l'ancien président décédé en 1961.

Les services centraux de la compagnie, jusque là disséminés dans Paris, sont désormais regroupés. L'aménagement intérieur de l'immeuble a été confié à des décorateurs réputés, Charlotte Perriand et Gauthier-Delaye. Cet ensemble architectural moderne correspond à l'image de modernité que veut se donner la compagnie.

En 1970, avec l'arrivée des gros porteurs B-747 et A-300, le trafic d'Orly dépasse les 10 millions de passagers. Le projet d'une troisième plate-forme aéroportuaire en banlieue nord est déjà programmé.

Livret d'accueil pour l'arrivée à Montparnasse en 1965.

Sommaire

Carte postale illustrant le déménagement d'Air France à Roissy en 1995.

Roissy - Charles de Gaulle

L'aéroport Roissy - Charles de Gaulle ouvre en mars 1974. Air France y transfère les deux tiers de son activité long-courrier. Les vols vers les départements et territoires d'outre-mer ainsi que la majeure partie du trafic moyen-courrier restent à Orly.

La direction du matériel s'installe dans la nouvelle zone industrielle avec le transfert de l'atelier moteur de Courbevoie et de la division d'entretien avion B-747/B-707 d'Orly.

Le 28 mars 1982, CDG 2, nouvelle aérogare intégralement réservée à Air France, est mise en service.

Vers l'an 2000

Avec la création du groupe Air France en 1990, la compagnie augmente son patrimoine immobilier : locaux Air Inter à Paray-Vieille Poste, satellite d'Orly Ouest IT, siège social UTA à Villepinte, hangars UTA du Bourget.

Dès 1991, Air France prend la décision de transférer son siège social sur le site de l'aéroport Charles de Gaulle à l'horizon 1995 afin de rapprocher géographiquement les services d'état-major de la compagnie de la base d'exploitation principale, et ce dans la perspective du développement de la plate-forme de correspondance/hub de Roissy. Les services installés à Montparnasse s'installent en bordure des pistes en juillet 1995.

La direction commerciale France quitte le Carlton et s'installe à la limite de Montreuil en mai 2003. Les activités encore basées boulevard Blanqui rejoignent également Montreuil ; les services informatiques de Blanqui avaient déjà été transférés à Valbonne en 1978. Quant aux recettes commerciales, elles déménagent en région toulousaine en 1994, abandonnant les locaux de la rue du Faubourg Poissonnière.

Air France hors les murs

Avec le développement de la vente par Internet, les agences de Paris intra-muros sont désormais en nombre limité. Aujourd'hui, le domaine de Vilgénis est en voie d'être vendu. L'informatique de gestion, qui y était installée, a rejoint Orly et la formation des personnels navigants techniques est répartie entre Orly et Roissy. Mais le CFA (centre de formation d'apprentis), successeur de l'école d'apprentissage d'Air France, possède toujours des installations à Vilgénis en complément de ses plateaux techniques à Toussus-le-Noble et Gonesse.

L'activité d'Air France en région parisienne est donc maintenant recentrée sur les implantations des plates-formes de Roissy et Orly. La direction générale est désormais proche de l'exploitation. Au Bourget, dans les anciens hangars UTA, Air France Industrie conserve encore une activité industrielle, dédiée à des clients spécifiques.

Seul vestige d'Air France à Paris, l'ancienne aérogare des Invalides est désormais le siège de la Holding Air France/KLM et le centre de vaccinations bien connu du public a été transféré à proximité, rue de l'Université. ”

Bernard Pourchet, avec le concours de Denis Parenteau, novembre 2011.

Le terminal 1 de l'aéroport Roisssy - Charles de Gaulle.

Sommaire

Aéroports… de Paris

1946, Orly. Derrière le bâtiment de commandement, le radar et les bâtiments des services de la navigation aérienne.

Depuis la création de l'Aéroport de Paris en 1945, les personnels de l'Aviation civile détachés ont toujours contribué à la vie de l'établissement public. Connexion plus éphémère, dont la DGAC n'a pas conservé la mémoire, le siège d'ADP, installé boulevard Raspail, hébergea dans les années cinquante les bureaux statistiques et immatriculations de la direction des Transports aériens du SGAC. Mais c'est un autre lien, à la fois plus prosaïque et plus durable, qui a marqué les personnels de Montparnasse : les repas pris dans l'excellent restaurant de l'établissement public, de loin préféré aux cantines de La Poste et des Télécom, table que les personnels de l'inspection générale fréquentèrent jusqu'à leur départ du 93, en décembre 2009. C'était là une raison supplémentaire pour que ADP et ses implantations soient évoqués dans cet ouvrage ; Henry de Lambertye, de l'Amicale des anciens et actifs d'ADP, s'est volontiers prêté à l'exercice.

« Il est difficile de dire où commence l'histoire d'ADP, mais pourquoi ne pas retenir ce bureau de Londres où, en 1944, Alain Bozel présente au général de Gaulle un rapport dans lequel il évoque la nécessité d'un grand aéroport *"porte d'entrée du trafic aérien en Europe"*?

Si l'on connait la réponse du général - *C'est une grande idée, Bozel !* -, ce que beaucoup ignorent de nos jours, ce sont les méandres que prirent les négociations pour en arriver à la création de l'établissement public ADP. Bozel voyait un établissement placé directement sous la tutelle du Premier ministre ; ce sera finalement sous celle du ministre de l'Air, puis du ministre des Travaux publics et des Transports.

Quoiqu'il en soit, ADP voit le jour par ordonnance en date du 24 octobre 1945 ; mais il ne comporte encore que des services de travaux, réunis sous le sigle SSETAP[1] et chargés de la remise en état des terrains du Bourget et d'Orly.

Les premiers bureaux s'installent à Orly dans quelques baraquements de bois hérités des Américains et dans d'autres construits au Bourget par les Anglais. Les premiers bâtiments en dur apparaissent à la fin du premier trimestre 1946.

1. Service spécial d'études et travaux de l'Aéroport de Paris.
2. Les choix faits pour ADP n'étant pas les siens, Alain Bozel refusa la présidence du conseil d'administration.

Sommaire

Juillet 1954. L'immeuble du boulevard Raspail encore en chantier.

En octobre 1948, la nomination de Louis Couhé[2] comme premier président du conseil d'administration entraîne la mise en place des premières structures réelles de l'établissement et la nomination d'un directeur général en la personne de Louis Lesieux.

ADP établit tout d'abord son siège au Rond-point des Champs-Elysées, dans un hôtel particulier construit en 1874 par l'architecte Henri Parent pour Félicie Sabatier d'Espeyran. Marcel Dassault en deviendra propriétaire en 1952 et y installera les bureaux de *Jours de France*.

Dès 1951, ADP a entrepris de s'installer boulevard Raspail, sur l'ancien domaine de Chateaubriand ; Henri Vicariot a dressé les plans de l'immeuble. Mais la construction prend du retard en raison de la découverte de deux étages de galeries souterraines, prolongement des catacombes de Denfert-Rochereau. Et lorsqu'en 1954 ADP s'installe au 291, le bâtiment n'est pas achevé….

Le Bourget n'est alors que ruines et Orly à peine exploitable. Le service spécial d'études et travaux se met en place sous l'autorité de Louis Netter, ingénieur en chef des ponts et chaussées ; pistes et aérogares vont être construites ou reconstruites et de nouvelles installations voient le jour au fur et à mesure du développement du trafic.

L'aérogare de bois de 1946 est remplacée en 1949 par une autre, plus grande, puis, en 1954, par une deuxième qui sera intégrée à l'aérogare sud actuelle dont elle constitue la partie est. Cette troisième aérogare est inaugurée le 24 février 1961 et mise en service une dizaine de jours plus tard. La réalisation d'une nouvelle piste en 1964 nécessitera la construction d'une tour centrale : édifiée à proximité de l'aérogare sud, elle sera inaugurée en 1966.

La DGAC et Aéroports de Paris ont une histoire commune à bien des titres : les tours de contrôle successives d'Orly ont toujours été le lieu d'activité des contrôleurs et des techniciens de la navigation aérienne ; l'Aviation civile a toujours fourni à ADP nombre de ses dirigeants ; enfin, avant de s'installer sur la commune voisine d'Athis-Mons, le centre de contrôle régional Nord se trouvait sur l'emprise d'Orly, voisin de l'ENAC. ”

Henry de Lambertye, avril 2012.

Orly la tour est, 1960.

Vigie de la tour est.

Sommaire

A320
TBM 700
F-WTBM

Sommaire

Le bureau des personnels en visite au salon du Bourget 1989.

« Le travail, c'est parfois comme de pêcher dans une eau où il n'y aurait jamais eu de poisson. »

Jules Renard

Métiers d'ombre et de lumière

L'Aviation civile emploie majoritairement des personnels dits techniques, ou encore de la navigation aérienne, formés à l'Ecole nationale de l'aviation civile, ingénieurs, électroniciens, contrôleurs de la circulation aérienne et techniciens, chargés pour l'essentiel de tâches opérationnelles.

L'administration centrale abrite bien d'autres métiers. Et lorsque contrôleurs et pilotes y travaillent, c'est à des tâches dérivées. L'ingénieur n'y conçoit pas de machine : il gère, il négocie, tout comme celui dont administrer est la vocation originelle. Mais les services centraux sont aussi faits de professions, à la fois spécialisées et non spécifiques, que l'on retrouve dans d'autres services publics.

C'est à une évocation de ces métiers d'administration, moins sensibles que celui du contrôle aérien ou moins idéalisés que celui de pilote, et rarement mis en lumière, que sont principalement consacrées les pages qui suivent.

Les personnels de l'Aviation civile

Jean Napoli, contrôleur de la circulation aérienne et dessinateur à ses heures, signe LIRN : c'est le code OACI de Naples.

Fille du ministère de l'Air, l'Aviation civile a conservé une gestion des personnels distincte de celle exercée par le ministère chargé des Transports auquel elle est rattachée depuis 1945. Cette marge de manœuvre lui a souvent permis de se montrer pragmatique, mais aussi de satisfaire plus aisément les revendications du monde du contrôle aérien.

La DGAC se distingue de la plupart des autres directions d'administration centrale du ministère par une certaine autonomie dans la gestion de ses personnels : c'est l'héritage du secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale, lui-même héritier du ministère de l'Air, dont les personnels et les attributions ont été transférés en 1945 au ministère des Travaux publics et des Transports.

Une gestion à part

L'après-guerre est marqué par des recrutements tous azimuts, et notamment de contractuels. Vient ensuite la création des corps de la navigation aérienne, dans lesquels seront intégrés les personnels gérés sous des statuts d'avant-guerre, comme les commandants d'aérodrome, et la titularisation après concours d'auxiliaires recrutés depuis 1945, tandis que de nouvelles dispositions, prises en 1947 et 1948, vont permettre le recrutement de nouveaux non titulaires qui le resteront longtemps.

Autre particularité de l'Aviation civile, l'existence d'ouvriers des établissements industriels de l'Etat, héritage du ministère de l'Air, répartis entre professions de la métallurgie et du livre. Ils sont gérés par établissements, c'est-à-dire de façon déconcentrée, alors que la modicité des effectifs ouvriers du SGAC - moins de 2 000 pour l'ensemble aviation civile et météo - ne justifiait pas une transposition littérale des règles élaborées à l'Armement pour des effectifs conséquents, qui atteignirent la centaine de mille.

A l'Aviation civile - comme ailleurs - mai 68 déclenche une phase de remise à plat des statuts, dont personnels de la navigation aérienne et dans une moindre mesure ouvriers d'Etat seront largement bénéficiaires, l'amélioration de la situation des personnels administratifs restant plus mesurée.

Sommaire

Adrien Mazerolles, DPAG, prononçant un discours ; en arrière-plan Paul Moroni et André Viaut.

Souvenir d'Adrien Mazerolles

J'ai été le chauffeur de M. Mazerolles tout le temps où il était directeur du personnel, de 1955 à 1967. J'ai toujours pensé qu'il devait être Compagnon de la Libération[1]. *Je le conduisais chaque année au Mont Valérien, pour la commémoration de l'appel du 18 juin. Le 1er janvier, il se rendait à l'Elysée pour les vœux du général de Gaulle… les vœux du président de la République, c'était le jour même, de 9 heures du matin à 6 heures du soir, en ce temps là, ça ne durait pas 15 jours.*

Marcel Billault, témoignage recueilli en novembre 2011.

Vient ensuite le temps des protocoles, d'abord limités à la navigation aérienne, sortes de contrats moraux - ils ne prennent effet que s'ils sont suivis de mesures réglementaires - dans lesquels l'Administration de l'Aviation civile échange avec les personnels la paix sociale, et donc la fluidité du trafic aérien, contre des améliorations de carrière et de rémunération parfois dérogatoires au statut général de la Fonction publique, arrachées au ministère des Finances et qui attirent périodiquement l'attention de la Cour des comptes.

Dans les années quatre-vingts, l'Aviation civile titularise ses contractuels recrutés en 1948 et procède - comme les autres ministères cette fois - à la mise en œuvre du protocole Durafour et au recrutement de nouveaux contractuels, dits 84-16, du nom de la loi portant statut des fonctionnaires de l'Etat[2].

Les nouveaux corps de la navigation et des télécommunications aériennes

Aux corps de fonctionnaires constitués avant-guerre (corps des transmissions et corps des commandants d'aérodrome, qui comporte les grades de commandant d'aérodrome, commandant de port aérien et commandant de réseau aérien), le décret du 7 juin 1948 substitue de nouveaux corps pour les personnels *« chargés de l'exploitation des aérodromes, de la circulation aérienne et des télécommunications aériennes »* :

- un personnel supérieur, les ingénieurs de la navigation aérienne (INA)[3] ;
- un personnel chargé de l'exploitation : les ingénieurs d'exploitation de la navigation aérienne (IENA), les contrôleurs de la navigation aérienne et les agents de la navigation aérienne ;
- un personnel chargé des installations des télécommunications aériennes : les ingénieurs des travaux des télécommunications aériennes et les contrôleurs des télécommunications aériennes qui, à partir de 1957, seront appelés adjoints techniques.

Les personnels des anciens corps seront progressivement intégrés dans les nouveaux compte tenu des fonctions occupées et de leurs diplômes. Ainsi les commandants de réseau rejoindront le corps des INA au grade d'ingénieur en chef ; les commandants de port aérien, commandants d'aérodrome, chefs de circonscription radioaéronautique et chefs de poste principaux au grade d'ingénieur.

En fait, si le nombre de postes budgétaires permettra à presque tous les commandants de réseau et de port aérien de devenir INA, les commandants d'aérodrome qui acceptèrent d'être intégrés le furent dans le corps des IENA[4].

Les fonctionnaires nouvellement recrutés dans ces corps suivront un enseignement dispensé à l'École nationale de l'aviation civile créée en 1949, qui forme aussi des personnels navigants et qui jusqu'en 1968 restera installée à Orly.

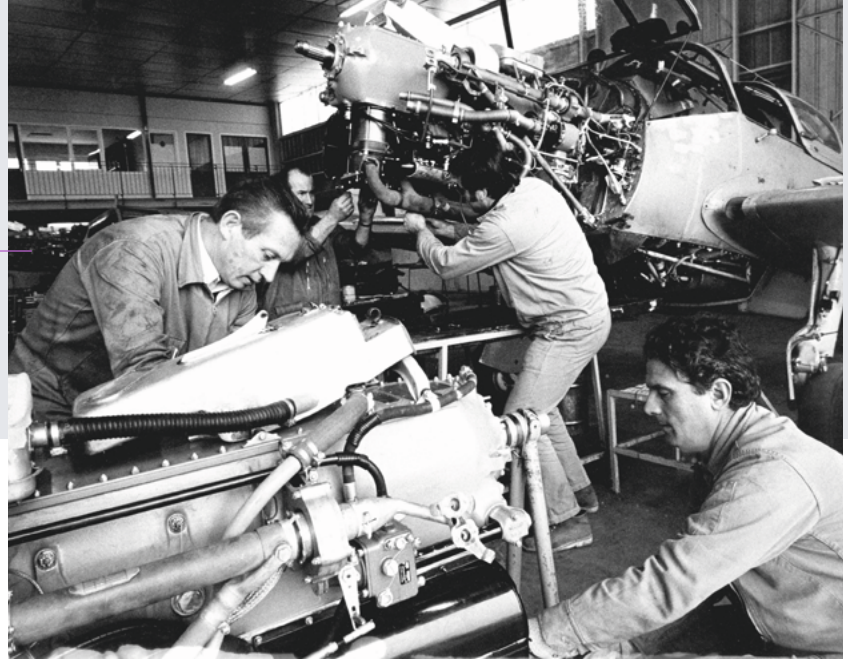
Fonctionnaires et contractuels

Le 5 mai 1947, un décret autorise le SGACC à recruter, dans la limite des vacances d'emploi, le personnel non titulaire nécessaire au fonctionnement des services des Ports aériens et de la Circulation aérienne, des Télécommunications et de la Signalisation, de la Météorologie nationale ainsi que des services d'administration centrale spécialement chargés de la sécurité aérienne.

Par ailleurs, dès 1946, le SGACC, en raison notamment du manque de techniciens, a recruté des agents sur contrat, pour beaucoup issus de l'armée de l'Air ; le décret n°48-1018 du 16 juin 1948 fixe le « statut » de ces agents, qui comporte quatre catégories. Les « 1018 » sont soit administratifs, soit techniques, en fonctions dans les services de la Navigation aérienne, de la Météorologie et de la Formation aéronautique.

1. Ce n'était pas le cas, mais M. Mazerolles (1914-2002) avait bien un passé de résistant (1941) et de déporté (1944, Buchenwald), ainsi que le rappellent les articles qui lui furent consacrés en janvier 2004 et mai 2005 par la *Revue du Trésor*. Le nom d'Adrien Mazerolles, trésorier payeur général de 1967 à 1980, a été donné au grand amphithéâtre de l'Ecole du Trésor de Lyon (N.D.A.).
2. Loi n°84-16 du 11 janvier 1984, dite *Le Pors*, du nom du ministre chargé de la Fonction publique et des Réformes administratives. Anicet Le Pors, à l'origine ingénieur des travaux de la météorologie, fut l'un des quatre ministres communistes des deuxième et troisième gouvernements Mauroy.
3. Aux termes du décret n° 71-234 du 30 mars 1971, les ingénieurs de la navigation aérienne prendront l'appellation d'*ingénieurs de l'aviation civile*.
4. Rémy Tranchant, *op. cit.*

Sommaire



Le SMFA (devenu le SEFA en 1993), le plus gros des établissements ouvriers, employait presque exclusivement des ouvriers de la métallurgie. Ici, à Montpellier au début des années soixante-dix, quatre mécaniciens aéronef, dont Thadée Dobrowolski et Henri Hermann au premier plan.

Le statut - sans guillemets cette fois - des fonctionnaires ne leur est pas applicable, mais il apparaît vite nécessaire de les administrer comme tels. Ainsi sont instituées des commissions consultatives paritaires pour la notation et l'avancement, sinon pour les mutations entraînant changement de résidence ; ce qui ne les empêche pas de candidater parfois sur les postes ouverts aux fonctionnaires.

Pour leur avancement, le décret de 1948 comporte un système d'échelons proche de celui des fonctionnaires, avec réductions de délais. Quant au changement de catégorie, non prévu par le décret, il doit s'analyser come un nouveau recrutement et suppose un changement complet de fonctions. La pratique sera plus souple.

Des intégrations ont lieu en 1962 dans le corps des techniciens de la navigation aérienne (TNA), puis après mai 68 dans celui des aides techniciens (AiTNA). En 1972 est ouvert un recrutement exceptionnel d'officiers contrôleurs de la circulation aérienne (OCCA), avec 99 postes destinés aux agents contractuels de 2e catégorie (AC 2) et agents de la navigation aérienne effectuant du contrôle. Les concours internes d'électronicien de la sécurité aérienne (ESA) et de TNA sont également ouverts aux AC 2, mais, pour des raisons réglementaires, sans quota particulier. Les limites d'âge sont cependant supprimées de façon à favoriser l'accès des contractuels auxdits corps.

L'arrivée de la gauche au pouvoir en 1981 est suivie à partir de 1983 d'une refonte des statuts de la Fonction publique, avec apparition à côté de la Fonction publique d'Etat d'une Fonction publique territoriale puis d'une Fonction publique hospitalière. Les contractuels recrutés sur la base du décret de 1948 se verront proposer la titularisation, tandis que la loi autorise le recrutement de nouveaux contractuels à durée déterminée, mais qui avec le temps deviendront pérennes… L'histoire de la Fonction publique est ainsi faite, de périodes successives de recrutement de non titulaires, de titularisations assorties de l'arrêt - annoncé - de ce type de recrutement, rapidement suivi de l'embauche de contractuels d'un nouveau type.

Les ouvriers d'État, héritage de l'Air

En 1945, lorsque les compétences du ministère de l'Air en matière d'Aviation civile sont transférées aux Transports, le SGACC hérite de personnels ouvriers des établissements industriels de l'Etat, régis en vertu du décret du 8 janvier 1936 relatif aux ouvriers de l'Air.

L'Aviation civile n'a jamais pris l'initiative d'un texte étendant à ses ouvriers le décret de 1936[1] ; elle se contentera de reprendre certaines des dispositions réglementaires prises par la Défense et de les compléter par des arrêtés et circulaires spécifiques, sur un fondement juridique resté fragile.

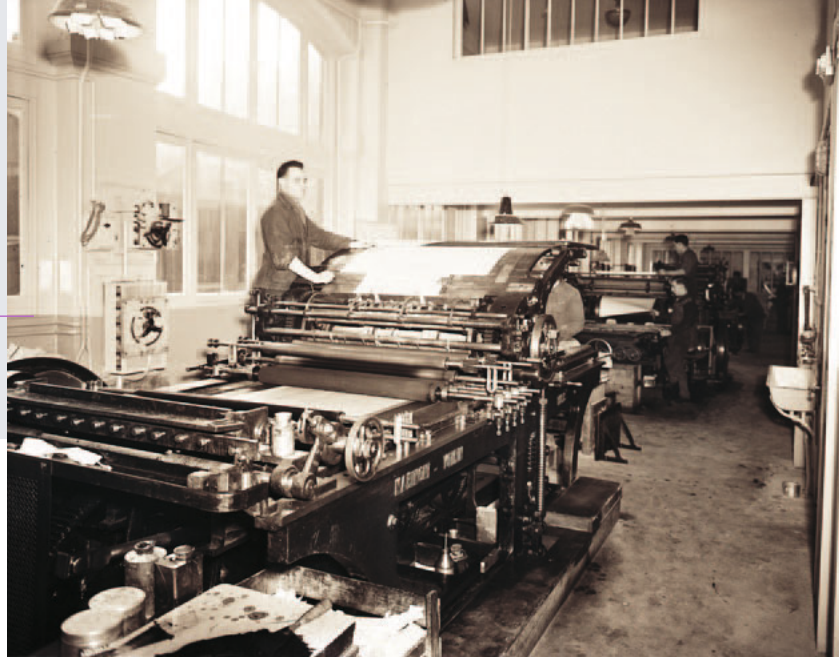
Comme ceux de la Défense, les ouvriers d'Etat de l'aviation civile et de la météorologie perçoivent un salaire horaire - les augmentations du bordereau de salaires sont systématiquement transposées[2] - ainsi que d'un régime de pensions spécifique relevant d'un fonds spécial géré par la Caisse des Dépôts, particulièrement favorable puisqu'il permet la prise en compte des heures supplémentaires et primes de rendement dans le calcul de la pension.

Au-delà des aspects réglementaires, la gestion des ouvriers d'Etat à l'Aviation civile restera longtemps aléatoire. A la Défense, les effectifs ouvriers ont atteint la centaine de mille (92 000 en 1987, dont 50 000 pour les seuls ouvriers de l'Air) et font l'objet d'une gestion déconcentrée par établissements : recrutement et avancement sont décidés localement.

Le faible nombre d'effectifs ouvriers dont le SGACC fut doté dès l'origine, inférieur à 2 000, ne justifiait certainement pas une

1. A la Défense, les ouvriers de l'Air sont régis par des instructions ministérielles prises en application du décret de 1936, en particulier la 12000 DPC/1 du 1er juin 1956.
2. Il semble que cette transposition ne se soit pas toujours faite spontanément, comme en témoigne une grève des ouvriers de la météo en septembre 1947 en vue de l'application des barèmes de salaires des ouvriers de l'Air aux ouvriers de l'imprimerie.

Sommaire



La DMN et le SIA étaient les plus gros employeurs d'ouvriers du livre. Ici, l'imprimerie de la météo, avenue Rapp, au début des années cinquante.

transposition de cette gestion déconcentrée[1]. En 1987, les effectifs en fonctions étaient de 1 305 ouvriers, répartis en 13 établissements, avec 326 pour le SMFA et 258 pour la météo, une centaine pour quatre établissements, moins d'une centaine pour quatre autres et entre vingt et trente pour les trois derniers. A l'exception des deux premiers services, les effectifs ouvriers n'étaient pas suffisants pour que les établissements puissent effectuer une gestion statutaire satisfaisante. En fait, malgré l'existence d'une cellule chargée en administration centrale d'en effectuer le contrôle, les établissements appliquaient des règles différentes et les organisations syndicales ouvrières en feront longtemps la remarque.

En outre, la déconcentration privait en grande partie l'administration centrale de sa vocation naturelle à définir une politique d'emploi. Les ouvriers d'Etat appartiennent à deux branches, la métallurgie et le livre, et sont répartis par familles professionnelles ; et, même si les recrutements étaient soumis à accord préalable, des orientations générales - choix des secteurs à développer ou à limiter, choix des fonctions à confier aux ouvriers - étaient difficiles à mettre en œuvre.

Par ailleurs, la gestion des ouvriers d'Etat de l'aviation civile et de la météorologie offre une latitude bien supérieure à celle de la gestion des autres agents publics. Les recrutements d'auxiliaires pour des emplois de fonctionnaires, fréquents après la guerre, souvent sur recommandation, ont assez vite laissé la place au concours, plus conforme à l'égalité devant l'emploi public ; en revanche, le statut des ouvriers d'Etat permet le recrutement sans examen, puisqu'il suffit de décider de recruter au niveau le plus bas dans la hiérarchie des salaires et de se dispenser de l'essai qui régit l'entrée dans les familles professionnelles. Cet arbitraire pouvait être tempéré à la Défense par l'obligation de puiser dans un registre d'embauche ; au SGAC, la modicité des recrutements n'incitait pas à la tenue durable de registres comparables.

1. Un atelier industriel de l'aéronautique (AIA), comme celui de Clermont-Ferrand, pouvait employer plus de 1 000 ouvriers, c'est-à dire un nombre équivalent à celui de l'ensemble des établissements ouvriers de l'Aviation civile. De surcroît, à l'Aviation civile, l'émiettement de l'effectif ouvrier en petits établissements se double parfois d'une dispersion géographique.

La gestion des ouvriers d'Etat donnait en fait aux chefs de service une liberté d'action qui leur était interdite pour les autres catégories de personnels, recrutés par l'administration centrale, qu'il s'agisse de fonctionnaires ou de contractuels. Avec les ouvriers, ils avaient la possibilité non seulement de s'affranchir de toute publicité, mais aussi de recruter sans passage devant un jury, par simple décision. D'où des dérives parfois constatées : recrutements à courte vue, sans analyse des besoins futurs ni de l'évolution possible de la carrière des intéressés ; embauches pour exercer des tâches étrangères à la nomenclature des professions ouvrières, comme les travaux de secrétariat ; recrutements en considération non des besoins du service mais de ceux du candidat, répondant à des pressions de toutes origines.

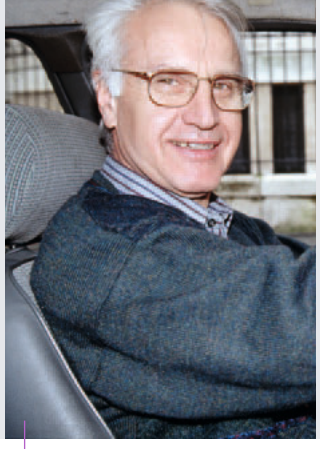
Les premiers CHS

En juin 1968, la *Note mensuelle d'information DPAG* annonce une réflexion sur la création de comités d'hygiène et de sécurité pour les personnels ouvriers, dont les organisations syndicales souhaitent la mise en place par analogie avec la Défense. Ils sont mis en place en 1969. Lors des élections ouvrières triennales de 1970, la direction des personnels et de l'administration générale précise que les ouvriers des sociétés coopératives ouvrières de production ayant passé un marché de fourniture de main d'œuvre avec le SFA pourront, sinon participer aux élections, du moins siéger à titre consultatif aux réunions futures des comités d'hygiène et de sécurité.

Un décret du 24 septembre 1965 instaure la possibilité pour les ouvriers des établissements industriels de l'Etat de quitter le service 5 ans avant l'âge normal de la retraite (donc à partir de 55 ans) s'ils ont effectué 15 ans dans un emploi comportant des risques particuliers d'insalubrité.

Sommaire

Gérard Fournier, menuisier, chef d'équipe, rue Camille Desmoulins, 1999.



Serge Malézieux, suivi de l'entretien du parc automobile, rue Camille Desmoulins, 1999.

Jean-Luc Buret, menuisier, rue Henry Farman, 2012.

Alain Lefrançois, ouvrier d'entretien, rue Henry Farman, 2012.

L'avancement

En 1971, le ministre de la Défense institue l'avancement de groupe au choix chez les ouvriers d'Etat - les changements de groupe étaient jusque là subordonnés à un essai professionnel - ainsi qu'un surclassement destiné aux ouvriers dits anciens, c'est-à-dire plafonnant depuis 20 ans au dernier échelon de leur groupe. Le SGAC, pour la transposition des mesures, souhaite les adapter pour tenir compte de la taille modeste de ses propres établissements. Nombre de chefs de service se montrent réticents sur l'avancement au choix, qui ne présente pas les garanties nécessaires. Il n'y a pas davantage unanimité chez les organisations syndicales, mais comme souvent dans l'histoire des ouvriers d'Etat de l'aviation civile, « l'alignement sur la Défense » auquel les personnels et leurs représentants sont farouchement attachés, finit par l'emporter, et le changement de groupe au choix, comme le surclassement, sont mis en place au SGAC.

Les familles professionnelles

A l'origine, et précisément en raison de cette origine, les ouvriers sont répartis dans les professions de la nomenclature du ministère de l'Air. Elle se révèle inadaptée à l'Aviation civile, notamment en raison de la modicité de la taille des établissements. Une refonte est entreprise dans les années soixante-dix, accompagnée de la création en 1975 d'une commission consultative ouvrière[1] : elle aboutit à une très grande spécialisation des professions, et les modifications ultérieures auront souvent pour objectif principal de faciliter la promotion sociale par la création de groupes supérieurs.

La mise en place en décembre 1974 d'une cellule chargée en administration centrale du contrôle de la gestion des ouvriers par les établissements est suivie en 1976 de la création d'un nouvel établissement ouvrier dit central (ECO) afin de regrouper les personnels, ouvriers d'entretien, conducteurs et mécaniciens, employés dans diverses directions et au garage des Morillons, alors gérés par le STBA.

Des coopératives ouvrières

Suite aux critiques répétées de la Cour des comptes, l'Administration décide de ne pas renouveler à compter du 1er janvier 1977 les contrats passés avec les coopératives ouvrières qui travaillaient pour le compte des centres du SFACT, à Castelnaudary (OSALY[2]), Saint-Yan (SCOPSY[3]) et avec la chambre de commerce de Melun. Les agents qui le souhaitent pourront être recrutés par le SFACT comme ouvriers auxiliaires, avec vocation à devenir ouvriers du cadre et bénéficier ainsi du régime de pensions spécifique. Mais, malgré une forte mobilisation des personnels, les années effectuées dans les coopératives ne pourront être retenues pour le droit à pension.

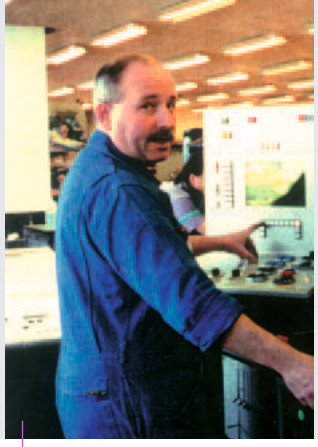
Les réformes de 1984

La modernisation de la Fonction publique qui suit 1981 s'accompagne à la DGAC de mesures concernant les ouvriers d'Etat. Une commission permanente paritaire de la nomenclature ouvrière est créée en 1984, afin de réexaminer sans délai et sans attendre une réforme d'ensemble les fiches professionnelles qui le nécessitent. Beaucoup seront revues dans les années qui suivent, accompagnées le plus souvent de la création de groupes de salaire de niveau supérieur et d'une extension de l'accès à la hors catégorie en contrepartie de quelques exigences de technicité supplémentaires, la plupart du temps modestes. Les organisations syndicales veilleront en particulier à ce que l'Administration n'instaure pas pour les maîtres ouvriers l'obligation d'encadrer, cela afin de préserver leurs possibilités de nomination en qualité de chef d'équipe, qui entraîne une augmentation de 20 % de la rémunération.

Une étude est lancée, en 1984 également, sur les réductions d'horaires dans les établissements ouvriers : 17 forfaits différents existent alors, les plus élevés concernant les conducteurs de véhicule. La réduction d'une heure est décidée dans l'immédiat,

1. Devenue en 1990 la commission paritaire ouvrière (CPO).
2. Ouvriers spécialistes de l'aviation légère et du yachting.
3. Société coopérative ouvrière de Saint-Yan.

Sommaire



Bernard Mathieu, offsetiste, SIA, Athis-Mons, fin des années 1980.

Bernard Cilia, copiste, rue Camille Desmoulins, 1999.

Alain Lafaurie, spécialiste des systèmes informatiques, Cedre, Athis-Mons, 1999.

Thierry Ligonnière, OPA devenu climaticien (OE), rue Henry Farman, années 2000.

l'objectif étant de ramener à terme à 39 heures tous les forfaits horaires. De nouvelles réductions seront décidées par la suite, mais la politique entreprise en 1984 n'ira pas jusqu'au bout et des forfaits de rémunération supérieurs à 39 heures existaient encore fin 2011[1].

La formation professionnelle des ouvriers résulte d'un décret du 7 avril 1981. Le rapport sur la formation continue établi, toujours en 1984, par un groupe de travail présidé par Jean-François Grassineau a souligné que bien que le statut des ouvriers lie fortement promotion et perfectionnement professionnel, la formation aux essais n'est pas institutionnalisée et la situation diffère considérablement d'un établissement à l'autre. Il s'agit d'assurer la préparation aux essais, de mieux les organiser avec un appel accru aux QCM, de permettre aux ouvriers de suivre les évolutions technologiques et enfin de mieux former à l'hygiène et à la sécurité. Il faut décloisonner les établissements, se rapprocher d'autres Administrations mais aussi augmenter le budget de formation.

Les années 1990 et 2000

A l'origine, les mutations des ouvriers étaient limitées : c'était la logique d'un recrutement par établissement, donc local. Mais le développement des souhaits de mobilité dans les années quatre-vingt-dix, accru par la délocalisation des services vers Toulouse et Bordeaux, aboutit à la création en 1997 d'une commission de consultation spécifique, la commission d'information et de concertation sur les avis de vacance d'emploi ouvriers inter établissements (CICAVE-O).

Dans les années quatre-vingt-dix seront mis en place des pôles de compétences, tout d'abord expérimentaux, consistant à confier à certains établissements l'organisation de la formation et des essais pour l'ensemble d'une même profession au sein de l'Aviation civile et de la Météorologie. Une nouvelle refonte de la nomenclature sera entreprise en 1994, avec notamment le regroupement des métiers du bâtiment dans une famille des ouvriers d'entretien élargie et la création d'une famille de spécialistes des systèmes informatiques. Le mois de décembre 1999 voit la création dans la nomenclature de la métallurgie de familles destinées à accueillir les ouvriers du livre, accompagnée au 1er janvier 2000 du transfert de leur rémunération sur le bordereau de la métallurgie. Dans les années 2000 apparaissent les nouvelles familles de technicien avionique et technicien cellule et moteur, destinées aux professions aéronautiques. La commission permanente paritaire de la nomenclature ouvrière, lourdeur inutile dès l'origine - dans la mesure où les modifications concernant les familles devaient de toute façon être soumises à l'avis de la CPO - est tombée en désuétude.

En 2009, la Cour des comptes se penche sur la gestion des ouvriers d'Etat de l'aviation civile et de la météorologie et relève la fragilité du fondement des dispositions qui leur sont appliquées en matière de rémunération. Les remarques de la Cour déboucheront sur la publication de textes qui faisaient jusque là défaut. La principale mesure résulte d'un décret du 23 septembre 2011 : le salaire des ouvriers, jusque là simple transposition du barème des ouvriers de l'Air sera désormais fixé par arrêté conjoint des ministres chargés de l'Aviation civile, du Budget et de la Fonction publique et indexé sur la valeur du point de la Fonction publique.

« L'alignement sur la Défense », cher aux ouvriers d'Etat, a disparu ; la mesure a été facilitée sur le plan réglementaire par le fait que cet alignement ne constituait qu'une pratique et, sur le plan social, par le fait que le bordereau de la métallurgie n'avait pas connu d'augmentation depuis octobre 1990.

1. La politique de réduction des horaires ouvriers avait été entreprise en 1968 à la Défense, qui connaissait 4 types de forfait horaire supérieurs à 39 heures ; le SGAC en comptait alors 19. Pour rémunérer les ouvriers sur un nombre d'heures réduit sans perte de salaire, la Défense eut recours à des augmentations du bordereau ; le SGAC se contenta de transposer les mesures. Et lorsque tous les forfaits Défense eurent été ramenés à 39 heures, le SGAC avait encore 17 types de forfait supérieurs à la norme… et ne disposait pas de moyens de négociation salariale pour poursuivre les diminutions d'horaires. C'est pourquoi les réductions postérieures, notamment celles entreprises en 1984, ne purent se faire qu'au moyen de solutions *internes*, parfois génératrices de difficultés durables pour les services payeurs.

Premiers jours

Traditionnellement, les concours administratifs sont l'occasion pour les jeunes provinciaux de trouver un emploi sûr, souvent assorti de l'obligation de rejoindre la région parisienne. C'est pour certains un déchirement ; pour d'autres, le chemin de la liberté. Pour les ingénieurs, c'est enfin le moment de mettre en pratique des années d'étude… Annie Vandeweghe, Maryse Lartigue et Jean-François Vivier se remémorent leurs premiers jours dans les murs de l'Aviation civile. Quant à Clément Meunier, recruté en 1947, il découvre un centre de contrôle logé dans les baraquements américains d'Orly.

Maryse Lartigue

Débuts à la villa Chagrin

« A la fin de mes études, désireuse de voler rapidement de mes propres ailes et de découvrir la capitale, je m'inscrivis en septembre 1981 à un concours de catégorie C de l'Aviation civile, ce qui changeait un peu des concours administratifs habituels : la Poste, les Finances, l'Equipement… Je passai les épreuves à la DRAC Sud-Ouest, à Bordeaux-Mérignac, en octobre 1981. A la mi-décembre, je reçus un courrier m'informant de ma réussite et me proposant une affectation au choix entre cinq postes, dont trois à Paris (le service technique de la Navigation aérienne, le service des Bases aériennes et le service central d'exploitation de la Météorologie), un à Trappes (le service des études et techniques instrumentales de la Météorologie) et un à Saint-Auban (centre du SFACT).

Sans aucune connaissance du milieu aéronautique, je choisis le STNA/Paris, car le qualificatif technique m'attirait : ce ne serait pas un simple emploi administratif. Un nouveau courrier me fut adressé, m'informant de ma prise de fonctions le lundi 4 janvier 1982 au STNA, 246 rue Lecourbe, dans le 15e arrondissement.

Comme toute provinciale qui se respecte, j'arrivai la veille pour reconnaître le trajet entre mon domicile parisien et le STNA. Quelle ne fut pas ma surprise, le 3 janvier, de découvrir au 246 de la rue Lecourbe des bâtiments qui me firent aussitôt penser à la villa Chagrin[1] de Bayonne, mais en pire ! De grands murs d'enceinte qui enserraient des bâtiments en briques d'une hauteur de deux étages, avec des rideaux jaunis aux fenêtres, tout cela m'apparut bien glauque. Où donc allais-je travailler ? Pourquoi avoir quitté ma belle région ? Pour cela ? Enfin, on verrait bien lundi…

Convoquée à 8h45, j'étais là à 8h30. Je dus attendre jusqu'à 9h45, toute seule dans un secrétariat vide du 1er étage, l'arrivée du chef du département administratif qui me déclara qu'il ne savait pas trop où m'affecter. Parfait, l'accueil ! Puis ce fut dans son bureau un défilé de personnes venues lui souhaiter la bonne année.

Finalement, il décida de m'affecter au secrétariat d'un département technique. C'était le département 5 du STNA, le département des installations métropole et outre-mer, alors en pleine effervescence avec la future ouverture du CRNA Est.

1. Surnom donné par les Basques à la maison d'arrêt de Bayonne. Maryse Lartigue est originaire d'Ustaritz (N.D.A.).

Sommaire

La section concours

Après avoir passé un test à l'ENAC, j'ai été affectée à Montparnasse le 2 novembre 1982, à la section concours. J'avais 22 ans et un bac de secrétariat. Nous étions cinq, Marc Poggi, chef de la section, Julien Mosca, son adjoint, Florence Carlier, Françoise Ramos et moi. La section avait en charge les concours et examens administratifs. Nous avions des machines à écrire électriques. La frappe se faisait en utilisant des pelures pour les courriers et des stencils pour les arrêtés. Monsieur Poggi était charmant, peut-être un peu paternaliste, monsieur Mosca très rigoureux, méticuleux. Nous allions régulièrement à la Maison des examens, à Arcueil, surveiller les épreuves, puis, à tour de rôle, les porter sous scellés à la Fonction publique, rue de Babylone, pour la correction des épreuves. En 1987, la section concours a été transférée à la Convention. J'ai suivi, mais je ne m'y plaisais pas trop et j'ai changé de poste au bout de 6 mois pour revenir à Montparnasse.

Patricia Valentin, témoignage recueilli en novembre 2011.

J'y fis la connaissance d'ingénieurs de l'aviation civile, d'ingénieurs des études et de l'exploitation, d'électroniciens de la sécurité aérienne, de techniciens de l'aviation civile, de techniciens d'études et de travaux…

Après deux mois au secrétariat, où l'essentiel du travail consistait à frapper des lettres et des cahiers de clauses techniques particulières sur des machines électriques à boule, le chef du département me proposa - certainement sur les conseils avisés de son adjoint - de prendre en charge le suivi budgétaire et financier du département ainsi que la gestion des très nombreuses missions. Les fiches d'opération, marchés, bons de commande, réservations de vol auprès d'Air Inter et ordres de déplacement n'eurent très vite plus de secrets pour moi.

Cette affectation a été d'une grande richesse pour mes débuts à la DGAC, car j'y ai appris les rouages administratifs tout en découvrant les services de cette grande Administration pour ou avec laquelle le STNA/5 œuvrait (DNA, SCTA, CRNA, DRAC, SPG…) et j'y ai connu de nombreux interlocuteurs, techniques et administratifs. Le département 5 était un département vivant, très animé où la convivialité était de mise. J'y ai fait mon "trou" sans soucis.

En 1987 arrivèrent les premiers ordinateurs. J'attendais avec impatience que l'un d'eux me soit attribué afin d'améliorer mes méthodes de travail. Au printemps 1988, je n'avais toujours pas été servie, alors que certains chefs de division qui avaient bénéficié de ces outils "modernes" en faisaient peu de cas. Je pris alors la décision de quitter rapidement mon poste. Je postulai un emploi de gestionnaire financier au bureau des missions du cabinet du directeur général. Fini la rue Lecourbe, et vive Montparnasse !

Certes, cela m'éloignait de mon nouveau domicile, en proche banlieue du 92, mais il était temps au bout de six ans de changer de poste et d'élargir mon environnement.

L'entrée du 93 du boulevard Montparnasse était plus imposante que celle de la Convention, l'ambiance était plus feutrée qu'au STNA, cet immeuble me donnait l'impression d'une petite fourmilière.

Très vite, j'y appris les habitudes des un(e)s et des autres et je découvris les escapades du midi vers la rue de Rennes, la rue Saint-Placide, le Bon Marché… sans oublier les excellents sandwiches de la Duchesse Anne. A la Convention, on s'échappait aussi pendant la pause déjeuner vers la rue du Commerce et même jusqu'à Montparnasse, mais ici, on était au cœur même du quartier.

L'ambiance de travail différait totalement ; je découvrais un monde plus administratif, où l'on parlait de concours, de progression de carrière, d'avancement, tout ce que j'avais ignoré jusque là dans l'univers technique auquel j'appartenais.

C'est ainsi qu'au printemps 1989 je passai le concours de secrétaire administratif, pour juger de sa difficulté ; l'ayant réussi, je me retrouvai un peu à contrecœur en septembre 1989 au SAM, le service administratif de la Météorologie, rue de Sèvres à Boulogne… où m'attendaient de nouvelles aventures.

Novembre 2011.

La maison d'arrêt de Bayonne, surnommée la *villa Chagrin*.

Jean-François Vivier

1968, premiers jours à Montparnasse

« En 1968, l'Ecole nationale de l'aviation civile était encore implantée à Orly, dans des baraques provisoires datant de la fin de la deuxième guerre mondiale. Les deux derniers mois de mes études d'ingénieur de la navigation aérienne, mai et juin, avaient été perturbés par l'ambiance qui régnait dans la France en général, et au Quartier latin en particulier.

J'habitais Paris et l'absence de moyens de transports aussi bien que l'intérêt de pouvoir observer un événement "historique", voire même d'y prendre part, me dissuadaient de me rendre à Orly et reléguaient au second plan les préoccupations relatives à ma première affectation. A la sortie de l'ENAC, nous pouvions émettre des vœux, sur la base d'une liste indicative des postes susceptibles d'être ouverts et de contacts avec les chefs de service concernés. Pour ma part, j'espérais être nommé dans le service de la circulation aérienne d'Aéroport de Paris, dont le directeur, René Aucouturier, m'avait dit soutenir ma candidature.

La vie à Paris ayant repris son cours normal, je partis tranquillement en vacances, et quelle ne fut pas ma surprise de recevoir quelques jours plus tard un courrier m'annonçant mon affectation au bureau DNA/1 de la direction de la Navigation aérienne. J'avoue que je m'étais davantage passionné à l'ENAC pour les systèmes techniques que pour les organigrammes et, si je connaissais les fonctions de la DNA, la répartition des responsabilités entre ses divers bureaux était le dernier de mes soucis. Mais, étant d'un naturel discipliné, je me présentai le jour dit boulevard du Montparnasse afin d'y prendre mes fonctions.

J'avais déjà dû pousser deux ou trois fois la porte du bâtiment à l'occasion de visites collectives ou d'entretiens destinés à alimenter la rédaction des rapports que nous produisions dans le cadre de nos études, mais je n'avais pas alors prêté une grande attention à son architecture.

Cette fois c'était différent, l'immeuble allait devenir mon nouveau cadre de travail, et j'avoue ne l'avoir pas trouvé très engageant. Il tranchait sans grand bonheur aussi bien avec les immeubles du style "Belle Epoque" qui l'entouraient qu'avec l'église Notre-Dame des Champs, dont il n'était séparé que par quelques frondaisons. A l'intérieur, l'escalier ne manquait pas de majesté mais laissait deviner une couche épaisse de suie sur la face extérieure des verres dépolis qui ne parvenaient pas à l'éclairer, et entrevoir que la même couche recouvrait le puits central en briques dont l'aspect évoquait pour moi des échantillons d'architecture stalinienne contemplés quelques années auparavant à Berlin Est. Les couloirs des étages attendaient manifestement depuis longtemps une couche de peinture fraîche.

Mais la curiosité pour mon nouveau travail primait sur tout et je n'ai pas souvenir de m'être préoccupé du cadre physique. Je trouvai sans difficulté la porte d'une pièce exigüe contenant trois bureaux dont deux étaient occupés, le premier par Michel Guyard, le second par Jean-Pierre About. Tous les deux me firent fête en m'expliquant que le troisième bureau était pour moi, et que je ne serais pas de trop car le travail ne manquait pas ; Jean-Pierre About devait d'ailleurs partir prochainement en Argentine pour je ne sais plus quelle action de coopération. J'eus immédiatement le sentiment de faire partie d'une équipe motivée et dynamique et fis progressivement la connaissance des autres membres du bureau, qui souvent disposaient à la fois d'une longue expérience et d'un bienvenu sens de l'humour, comme mon ami Rémy Pascal.

Par une porte latérale, on accédait directement au secrétariat, où régnait par la grâce de son sourire et de son efficacité Mme Longuemare, ainsi qu'à l'antre du chef de bureau, Jean-François Sapin, qui cultivait avec un certain plaisir un profil moustachu qui n'aurait pas été dépaysé sur les rivages mexicains. Mais, surtout, il alliait à une grande compétence technique un sens du contact humain tout à fait exceptionnel. Je ne savais pas à cet instant que j'allais passer plus de trois ans à ses côtés à la DNA puis au centre régional de la navigation aérienne Nord, et que c'est dans son sillage que je ferais mon véritable apprentissage.

Jean-François Sapin

Il m'expliqua que la mission de DNA/1 était de créer et gérer la réglementation de la circulation aérienne, ce qui me sembla une tâche bien abstraite. Mais je découvris assez vite qu'en fait le bureau suivait d'une façon beaucoup plus concrète le fonctionnement opérationnel des centres.

Je découvris rapidement les enjeux réglementaires. Le sujet brûlant des semaines qui suivirent mon arrivée fut l'interdiction des approches à vue de nuit pour les vols de transport public afin de tenir compte des enseignements de l'accident du Boeing 707 d'Air France qui, en approche sur

Sommaire

Pointe-à-Pitre, venant de Caracas, avait fait 63 morts le 6 mars 1968. Je compris très vite que derrière de courtes phrases se jouaient l'avenir et l'image du transport aérien et que les hommes des bureaux se devaient d'avoir la rigueur intellectuelle et le caractère aussi trempé que les hommes de terrain.

Le directeur de la Navigation aérienne, Léonce Lansalot-Basou, était un ancien militaire au regard très vif et au langage souvent narquois qui n'aimait pas les longs discours. La DNA vivait dans un monde assez clos. Les jeunes ingénieurs fréquentaient peu les autres services du secrétariat général à l'Aviation civile, à part ceux en charge de la gestion du personnel pour régler des questions très matérielles ou de changement d'affectation. Nous avions le sentiment que des sujets beaucoup plus politiques que nos problèmes de pannes, de grèves ou d'accidents étaient discutés dans des bureaux feutrés, notamment celui du secrétaire général, mais n'en entendions parler que par la presse. Le cloisonnement était très fort, et, les effectifs étant très réduits, chacun était absorbé par son travail. ”

Décembre 2011.

Au temps du plein emploi

En 1976 l'usine dans laquelle je travaillais a brûlé et je me suis retrouvé au chômage. Pour faire de l'exercice, j'ai voulu me mettre au vélo. Un copain, Jacques Goutaudier, qui faisait de la compétition cycliste et qui travaillait au STNA, à la Convention, en avait un à vendre et m'a proposé de passer le voir rue Lecourbe. Je suis reparti avec le vélo, mais également avec un rendez-vous d'embauche… C'était pour un poste de conducteur de véhicules dans le service de Dominique Andrivon, responsable des affaires générales, et de Michel Mattis, qui dirigeait le pool auto. J'ai une formation de plâtrier dentaire, mais j'avais obtenu tous mes permis à l'armée. J'ai passé un test le lundi suivant et je rentrais à l'Aviation civile huit jours plus tard. Je me retrouvais chauffeur du directeur, monsieur Monnier.

Alain Lafaurie, témoignage recueilli en juillet 2012.

De Dole à Montparnasse

Le 4 avril 1981, je reçois un coup de téléphone de monsieur Poggi qui m'annonce mon succès au concours d'adjoint administratif pour une prise de poste au 1er mai 1981. Ma maman ne croit pas à la réussite de sa fille ni surtout à son départ… Je confirme mon accord à M. Poggi, qui m'envoie les documents à remplir ainsi qu'une demande d'hébergement.

Le lundi 4 mai, je me lève à 4h00 du matin pour prendre le train à 5h30 en gare de Dole. Arrivée à Paris, gare de Lyon, à 8h30, je prends un taxi pour me rendre au 93, boulevard du Montparnasse. Je suis devant l'immeuble à 8h50. Le planton me demande d'attendre et à 9h00 il m'autorise à prendre l'ascenseur de droite, jusqu'au 5e.

M. Poggi m'accueille et me demande en me voyant avec ma popeline, mon parapluie et ma valise :

"Avez-vous un hébergement pour ce soir ?

- Vous allez me donner la clé ?

- Quelle clé ?

- J'ai rempli un dossier pour l'hébergement, je l'ai renvoyé à l'adresse indiquée..."

Et là, tout le monde se regarde, M. Poggi, M. Mosca et les deux filles du bureau. Visiblement, je me suis trompée en croyant que l'Administration logeait ses agents…

M. Poggi me demande de téléphoner aux affaires sociales : "Oui, le dossier est bien arrivé, il est sur le bureau, mais la personne qui s'en occupe est partie en congé bonifié." *Il me conduit chez Mme Brault qui me prend en charge. Mme Deschuches, l'une de ses collaboratrices, après plusieurs coups de téléphone, me trouve pour l'immédiat une place dans un foyer religieux de jeunes filles. Une collègue, Marcelle Back, me conduit à la Résidence des jeunes à Issy-les-Moulineaux, au métro Corentin Celton. J'y obtiendrai une chambre à compter de la mi-mai et j'y resterai deux ans, durée maximale de séjour à la Résidence.*

J'achète ma carte orange et je retourne à Montparnasse. On me fait faire le tour des bureaux du 5e, un défilé de visages et de noms. Ensuite, Mme Alet m'emmène manger à la Convention. C'était très impressionnant, les bâtiments, la cheminée… je me demandais où j'arrivais. A 14h00, elle m'a conduite au foyer des religieuses. Puis je suis retournée à Montparnasse, pour commencer enfin ma première journée de travail. Et quelle journée !

Annie Vandeweghe, octobre 2011.

Sommaire

Clément Meunier

Les débuts d'un ingénieur

« J'étais en math sup au lycée Du Parc à Lyon. J'ai dû interrompre mes études pour partir aux Chantiers de jeunesse. On m'a chargé du secrétariat de mon groupe. En classant des papiers, je suis tombé sur une circulaire qui précisait que les anciens élèves de math sup et de math spé qui préparaient des concours d'ingénieur à limite d'âge devaient être démobilisés pour retourner à leurs études. J'en ai bénéficié et je ne suis resté que quatre mois aux Chantiers.

J'ai commencé math spé à Saint-Etienne. Mais on m'a rappelé au service militaire. La Libération avait eu lieu et je me suis retrouvé à l'école des officiers de réserve de l'armée de l'Air, à Aix-en-Provence. C'est là que j'ai rencontré pour la première fois Léonce Lansalot-Basou. Je suivais un stage de qualification au centre de contrôle régional, à la villa Mignet. Il a débarqué en moto, une BMW je crois, en uniforme de la RAF : "Je suis votre nouvel instructeur radar." Et il nous a fait visiter les installations radar du secteur, allemandes, ou ce qui en restait, et anglaises.

Après avoir été démobilisé, je n'ai pas terminé math spé, et j'ai passé un concours pour le ministère des Transports qui avait repris ses concours d'avant-guerre et recrutait des responsables d'aérodrome. Je n'ai eu mes résultats - j'étais reçu - qu'au bout de 6 à 8 mois ; l'avion, un JU-52 je crois, qui ramenait les copies du centre d'examen d'Alger s'était écrasé dans le midi, il n'y eut pas de survivants, tout avait brûlé et les candidats concernés avaient dû passer de nouveau les épreuves.

Pour ma première affectation, j'ai choisi Lyon parmi les postes proposés : j'ai eu Orly. C'était en 1947. J'ai débarqué à Paris la valise à la main, je n'en ai plus bougé pendant toute ma carrière. J'ai travaillé quelques mois à l'aéroport d'Orly avec le commandant Crémont, puis, après la création d'ADP, j'ai rejoint le centre de contrôle régional (CCR). J'avais fait un stage à Cazaux et obtenu le certificat de contrôleur de la circulation aérienne.

Lansalot-Basou est venu remplacer Charbonnier, un ancien pilote militaire, comme chef du CCR et du BCT (bureau central des télécommunications). Je suis devenu son adjoint. Le CCR était installé dans des baraques en bois équipées en 1944 par les troupes alliées qui avaient assuré le fonctionnement d'un *Joint Air Traffic Control* (JATC) après le débarquement. En fait, lorsque les Américains sont partis, ce sont les personnels navigants des armées de l'Air et de la Marine qui ont été les premiers contrôleurs français : il fallait parler anglais et avoir des connaissances en aéronautique. Charbonnier avait été nommé au CCR comme cela. Et le recrutement des anciens militaires a continué, pour constituer peu à peu l'effectif du centre.

A l'époque, on savait que de nouveaux corps allaient être créés dans la navigation aérienne. Cela s'est fait en 1948 et en 1951 j'ai pu présenter le concours interne d'ingénieur de la navigation aérienne. C'était le genre de concours qu'on aime bien, avec plus de places que de candidats. On dort mieux la nuit.

J'ai fait ma scolarité d'INA à l'ENAC, logée elle aussi dans les anciennes installations américaines. J'ai été affecté au bureau télécommunications de la DNA, puis je suis revenu au CCR en 1954 et j'y suis resté 5 ans. Lansalot, chef du CCR et du BCT est parti vers d'autres horizons et je l'ai remplacé. J'ai suivi la construction du nouveau CCR, à Athis-Mons, à 3 km. Les réunions de chantier étaient presque quotidiennes, le chantier très visité… si bien que j'ai connu à cette époque la plupart des responsables de l'administration centrale. Il est vrai que nous n'étions pas très nombreux. Le CCR a été inauguré en 1959. C'était alors le plus moderne au monde.

Sommaire

Après le CCR, j'ai été affecté aux Bases aériennes, comme chef de bureau de la gestion commerciale et financière des aéroports, puis au STNA, comme chef de la division de la circulation aérienne et du radar avant de devenir adjoint au chef du service, Bernard Palayret. J'ai ensuite rejoint la DNA, avenue de Friedland, comme adjoint au directeur… qui n'était autre que Lansalot-Basou, que je retrouvais donc pour la troisième fois.

Lansalot, c'était un béarnais, un type très sympathique. Ça a été un grand DNA. Entre autres qualités, il parlait couramment anglais. Moi, comme beaucoup d'autres, bien que j'aie voyagé dans le monde entier, je ne suis jamais devenu un bon anglophone. Il faut dire qu'avant-guerre, au lycée, on apprenait l'allemand… pour l'aviation, pas de chance, c'était l'anglais.

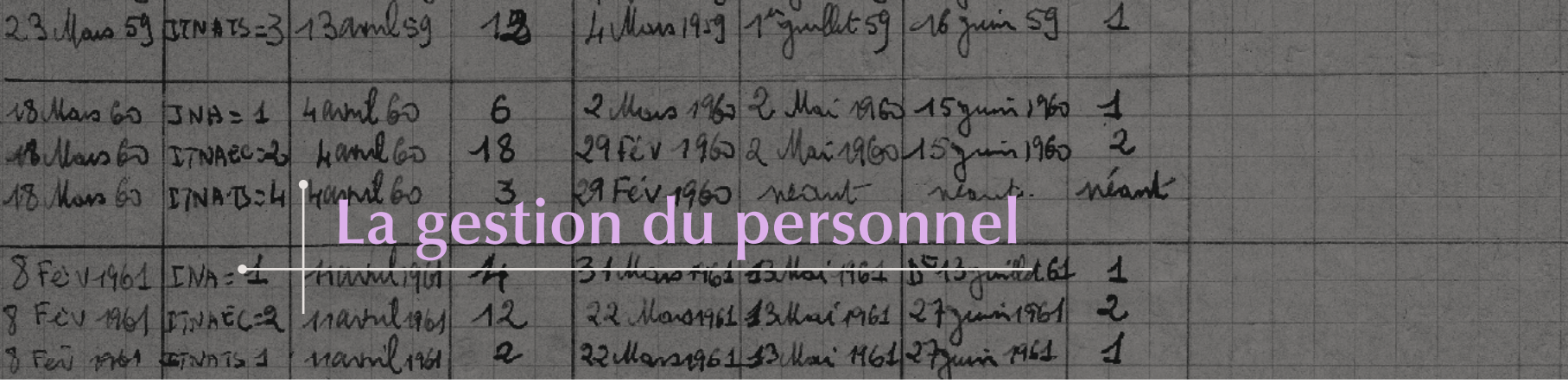
En 1971, je suis devenu conseiller technique de Maurice Grimaud, qui s'était rendu célèbre comme préfet de Police en mai 68. Devenu secrétaire général, il a eu à traiter des affaires difficiles.

J'ai rejoint ensuite la direction des Transports aériens, et j'ai beaucoup apprécié Bernard Lathière, un homme aimable, rempli d'humour, un patron formidable avec lequel travailler était un plaisir.

Et j'ai beaucoup aimé mon séjour à Montparnasse, le bâtiment était très agréable. J'en suis parti en 1975 pour la Convention, où j'ai dirigé le SFACT, avant de rejoindre l'inspection générale. J'ai occupé 11 postes différents au cours de ma carrière, j'ai été associé à beaucoup d'affaires importantes… ma vie professionnelle a été passionnante. ”

Témoignage recueilli en janvier 2012.

21 mai 1966, Aix-en-Provence. De gauche à droite André Cutullic, chef du centre de contrôle et Léonce Lansalot-Basou, DNA, effectuant la formation du secrétaire d'Etat aux Transports, André Bettencourt.



La gestion du personnel

Au cours des vingt premières années du SGAC, la revue professionnelle fourmille d'informations concernant les aspects objectifs de la gestion des personnes : concours, recrutements, promotions, avancements de grade et d'échelon, mutations ; en revanche, on parle peu de la gestion elle-même, comme si elle allait de soi. Les ressources humaines n'ont pas encore été découvertes…

Claude Collet succède en septembre 1967 à Adrien Mazerolles, directeur de l'administration générale puis du personnel et de l'administration générale depuis 1955. En mars 1968, dans l'éditorial du n° 131 de la *Revue du SGAC*, il expose son point de vue sur la gestion du personnel : elle doit non seulement être efficace, mais humaine, considérer ses interlocuteurs - les personnels gérés - comme des usagers. Par ailleurs, elle ne doit pas hésiter à se remettre en cause en s'appuyant sur un bon service d'organisation et de méthodes. Pour mettre en place les réformes qu'il envisage, Claude Collet souhaite s'appuyer sur les chefs des services administratifs des services techniques centraux et des régions aéronautiques et les réunit périodiquement.

Mea culpa ?

Lucidité, franchise inhabituelle… mais aussi désaveu des prédécesseurs, la *Note mensuelle d'information DPAG* de novembre 1968 débute par une amende honorable : *« Pour de multiples raisons, la gestion des personnels du SGAC s'est jusqu'ici effectuée trop souvent selon la technique du « coup par coup »*. Et l'auteur, anonyme, comme souvent à l'époque, d'annoncer des mesures qui n'ont rien de très novateur, mais qu'il s'agirait en effet d'appliquer : détermination des besoins en effectifs, demandes d'emplois budgétaires, répartition des emplois selon les tableaux de fonctions ; choix des affectations après concours, stages pour les jeunes fonctionnaires, mobilité après concours interne. La note annonce aussi une incitation à la mobilité des personnels administratifs avec mise en place de vœux de mutation annuels.

Liberté de parole

Le *Bulletin du SGACC* ouvrait assez librement ses pages et permettait des papiers d'humeur, signés de fonctionnaires qui n'étaient pas investis de responsabilités de direction. Ainsi les chefs de service administratif ont-ils pu commettre des textes sur des sujets qui leur tenaient à cœur.

Jean Vignel, chef de la division administrative du service de la Navigation aérienne avant de rejoindre le siège parisien de l'ASECNA, traitait dans le n° 100 du 15 avril 1959 des tâches administratives inhérentes aux métiers techniques, de la nécessité de les confier aux administratifs lorsque c'était possible et du caractère illusoire de corps polyvalents technico-administratifs.

Marcel Proust (eh oui !), également affecté au SNA livrait dans le n° 107 du 15 décembre 1960 *« quelques réflexions sur la manière d'administrer les personnels »*. Il mettait en avant le bon sens, la manière *aimable* d'appliquer les textes et la nécessité de les faire comprendre à ceux qui doivent les appliquer. Il plantait aussi quelques flèches dans le bois de la langue officielle, soulignant que *rappel* en matière de paye signifie *retard*. Il proposait de parler d'application *humaine* des lois plutôt que d'application *intelligente* et préconisait la systématisation de réponses d'attente lorsque la réponse sur le fond impliquait un délai de réflexion. Réflexions et propositions qui ont gardé toute leur actualité…

Sommaire

Michel Mangenot

Accueil et formation

Michel Mangenot, administrateur civil, chef de la section organisation et méthodes, signe dans le n° 96 du* Bulletin du SGACC *du 15 juin 1958 un article sur la formation professionnelle des nouveaux arrivants.

« La formation et le perfectionnement du personnel tendent de plus en plus à devenir, dans l'administration publique comme dans le secteur privé, une préoccupation constante des services de personnel. Cette préoccupation se manifeste dès l'entrée du fonctionnaire dans une Administration. Il s'agit de faciliter l'adaptation du nouveau venu. Cet aspect particulier de la formation a reçu le nom " d'accueil", qui définit à la fois un esprit et un programme. Il porte, en effet, non seulement sur l'adaptation à la tâche précise qui sera confiée, mais aussi sur l'insertion de l'individu dans ce milieu complexe que constitue une grande Administration moderne.

[…] Longtemps, seul le chef de bureau avait la responsabilité de la formation du jeune fonctionnaire frais émoulu des écoles. Ce rôle du chef direct demeure et il ne saurait être question de le supprimer. On ne peut apprendre à rédiger ou à traiter une affaire en quelques semaines seulement. Mais les conditions de travail de l'Administration ont évolué, les tâches sont plus nombreuses et plus variées. Le chef de bureau n'aurait ni le temps, ni la documentation nécessaires pour informer suffisamment les nouveaux arrivants. De plus, rien ne peut remplacer l'appréhension directe de la réalité.

Certaines Administrations ont créé une "brochure d'accueil ". Présentés sous une forme agréable, dans un style direct et illustrés de photographies, voire de croquis humoristiques, ces documents veulent vaincre l'impression d'isolement intellectuel et moral que ressent l'individu quand il aborde un organisme qui n'est plus à son échelle. Ils comprennent généralement un bref historique du service, une description de sa structure, de ses attributions, de l'organisation du travail et exposent enfin les divers avantages sociaux accordés au personnel. La société moderne fait éclater les formes traditionnelles des rapports humains. Ceux-ci ne doivent pas disparaître : il faut leur trouver de nouveaux moyens d'expression. "L'accueil" ainsi défini n'est peut-être pas de la " formation professionnelle" au sens strict, mais il en est le complément indispensable. Que penser, en effet, d'une " formation" qui oublierait l'homme ? »

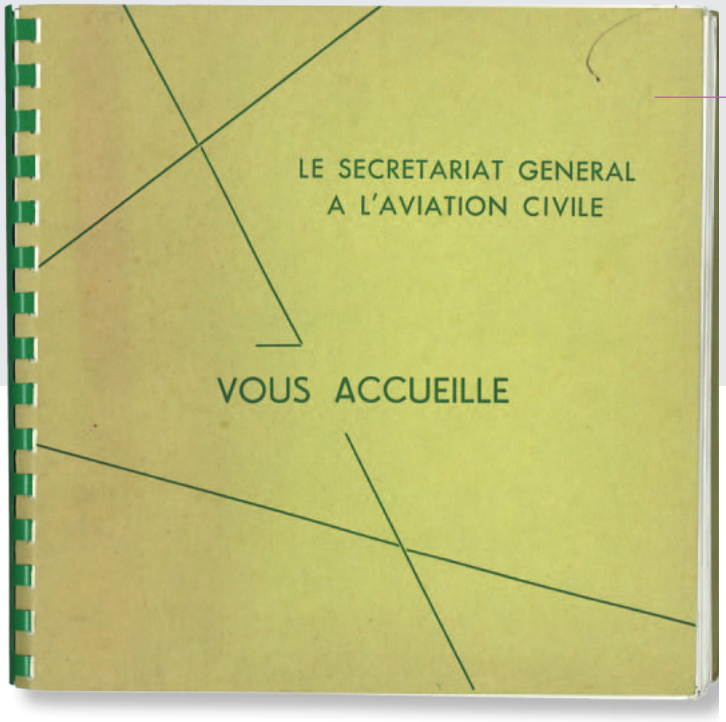
Dans le n° 100 du* Bulletin*, daté du 15 avril 1959, Michel Mangenot aborde cette fois l'adaptation des spécialistes à des fonctions plus larges.

« Les "spécialistes" sont parfois placés dans des conditions telles qu'ils aient à traiter des questions débordant largement les techniques auxquelles ils se sont formés.

Ceci se produit en particulier lorsque la fonction de direction, de commandement vient se superposer à la fonction technique. Le "perfectionnement" est ici indispensable, mais il consiste alors à assimiler de nouvelles techniques. Pratiquement, il est possible de recourir également dans ce cas aux formules de stages plus ou moins accélérés, plus ou moins "actifs". Le procédé a fait ses preuves certes, mais il est coûteux lorsqu'il faut l'appliquer non dans un ensemble industriel concentré, mais dans des services isolés repartis sur de vastes territoires.

[…] En présence de ces exigences contradictoires, une expérience a été entreprise. Il s'agit du document qui vient d'être diffusé et qui s'intitule "Guide administratif du commandant d'aérodrome". Il vise à fournir au responsable d'un service local sans spécialisation juridique les indications de base qui lui permettront d'éviter les embûches d'une réglementation souvent complexe. L'ouvrage étant précisément destiné à des non-spécialistes du droit, on s'est refusé à en faire un simple recueil de textes et de références jurisprudentielles, on lui a donné un tour concret, imagé, pratique. »

Sommaire



Le livret d'accueil de 1967.

En mars 1971, une section accueil et stages composée de deux agents est créée au bureau du personnel de la DPAG. Elle fonctionne au bénéfice des seuls personnels administratifs, qui reçoivent à leur arrivée un livret d'accueil et effectuent un stage d'information (on ne parle pas encore d'immersion) dans les services. Par ailleurs, la section diffuse les avis de stage, proposés par les organismes extérieurs les plus divers et répartit les places. Elle diffuse aussi les avis de vacance à l'OACI et à Eurocontrol ; elle fusionne en 1973 avec le bureau formation.

La DPAG met en place en 1977 des sessions de formation - ou plutôt d'information - sur l'environnement professionnel, ouvertes à tous, d'une durée de 1 à 3 journées et dispensées par les personnels eux-mêmes. Les thèmes : la DGAC et sa place dans l'organisation administrative française, connaissance des personnels, correspondance et rédaction administrative, secrétariat, connaissance de la gendarmerie des Transports aériens, initiation à l'informatique de gestion… Elles rencontrent un certain succès. Quelques années plus tard, l'éventail s'est élargi et comporte aussi des journées sur les organismes paritaires, le personnel ouvrier, l'expression orale et la communication, l'animation, l'analyse financière, l'économie du transport aérien, la comptabilité publique, la comptabilité analytique et les marchés publics.

En septembre 1984, un groupe de travail sur la formation continue présidé par Jean-François Grassineau conclue que si les 3 000 stagiaires annuels constituent un bon score, la formation est déséquilibrée, essentiellement tournée vers les personnels techniques et lacunaire, y compris pour ces personnels, car presque limitée à l'obtention des qualifications. Il faut davantage s'attacher au maintien de la capacité opérationnelle, organiser une véritable formation professionnelle des personnels administratifs, former de façon générale à l'exercice des fonctions de responsabilité et enfin mieux préparer les ouvriers aux essais professionnels. Des crédits supplémentaires sont nécessaires, mais il faut aussi mieux coordonner les actions du service des personnels et de la gestion, de la DNA et de la DMN.

Un conseil de la formation continue est mis en place dès novembre 1984, mais il faudra attendre mars 1990 pour la mise en place du conseil de la formation professionnelle, conformément à l'accord cadre du 29 juin 1989 sur la formation continue dans la Fonction publique de l'Etat. La fiche-formation prévue par le nouveau statut des fonctionnaires entrera en vigueur le 1er janvier 1993.

Des CAP locales

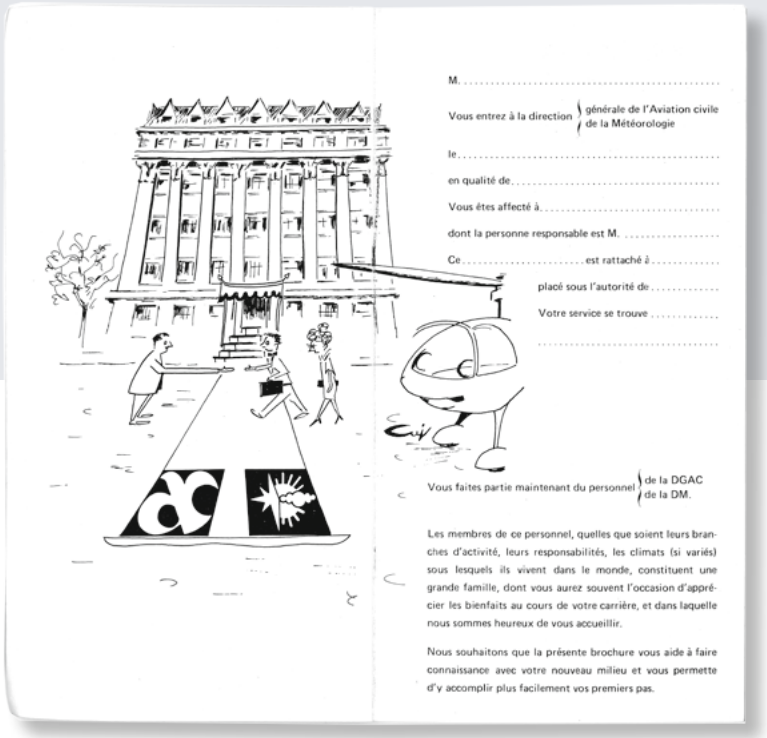
La création de commissions administratives paritaires (CAP) locales s'inscrit dans la ligne de l'instruction du Premier ministre du 14 décembre 1970 relative aux droits syndicaux et correspond à la nécessité de déconcentrer certaines attributions en matière de personnel. Les CAP locales sont mises en place en 1971, pour les personnels techniques et administratifs, dans les trois régions aéronautiques, centres de la formation aéronautique inclus, dans les services techniques centraux ou assimilés (STNA, SIA, CENA, SMFA, STBA et STIARP), les services extérieurs de la Météorologie, la DRAC Antilles-Guyane et l'ENAC. Ces commissions reçoivent compétence en première instance pour toutes les questions individuelles à l'exception de la notation et des réductions de délai. Dans la pratique, les CAP locales traiteront uniquement de la préparation des campagnes d'avancement traitées en CAP nationale.

De nouveaux corps

La Fonction publique crée en 1970 le corps des agents techniques de bureau qui se substitue aux perforeurs vérifieurs et aux dactylographes, et dans lequel sont intégrés les personnels concernés.

Sommaire

Le livret d'accueil de 1977 et ses premières pages.


M. .....

Vous entrez à la direction { générale de l'Aviation civile / de la Météorologie

le .....

en qualité de .....

Vous êtes affecté à .....

dont la personne responsable est M. .....

Ce ..... est rattaché à .....

placé sous l'autorité de .....

Votre service se trouve .....

.....

Vous faites partie maintenant du personnel { de la DGAC / de la DM.

Les membres de ce personnel, quelles que soient leurs branches d'activité, leurs responsabilités, les climats (si variés) sous lesquels ils vivent dans le monde, constituent une grande famille, dont vous aurez souvent l'occasion d'apprécier les bienfaits au cours de votre carrière, et dans laquelle nous sommes heureux de vous accueillir.

Nous souhaitons que la présente brochure vous aide à faire connaissance avec votre nouveau milieu et vous permette d'y accomplir plus facilement vos premiers pas.

Puis un décret de septembre 1971 réforme les statuts régissant les personnels de service, avec notamment la création du corps de chef du service intérieur et, dans les corps d'agents de service, des grades de chef surveillant des services extérieurs et d'inspecteur du service intérieur et du matériel d'administration centrale. Mais les effectifs du SGAC et leur dispersion rendent assez théorique le recours à ces deux nouveaux grades.

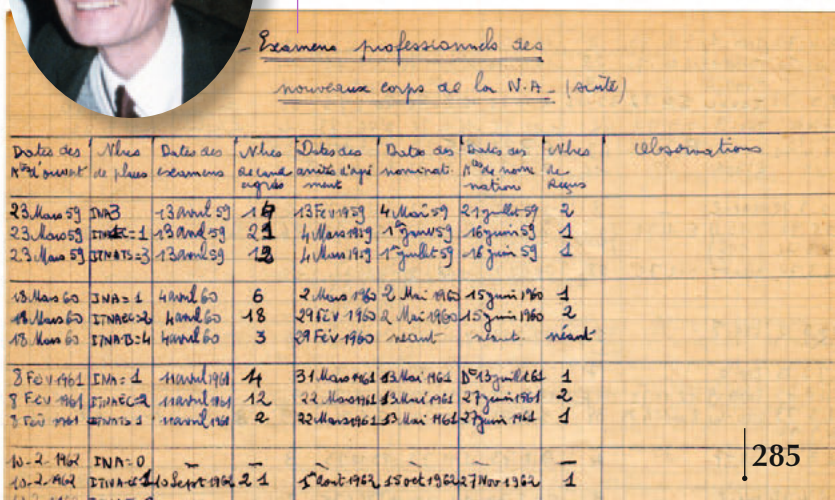
Portes ouvertes

Le bureau des personnels, installé à Montparnasse, rappelle en décembre 1974 qu'il est ouvert à tous les agents qui souhaitent exposer leurs problèmes personnels et se renseigner sur les procédures administratives. Il souhaite en particulier que les nouveaux venus viennent faire connaissance avec ceux qui ont pour tâche de les gérer. Nicole Beraud reçoit les administratifs et Jean Latz les techniques, essentiellement ingénieurs de l'aviation civile (IAC) et ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile (IEEAC). Marc Poggi répond aux questions concernant les concours administratifs. Michel Mangenot, sous-directeur, succède à Claude Collet en 1975.

Réorganisation du bureau du personnel

Le cabinet J. Gaury est chargé en 1976 de réfléchir à une meilleure organisation du bureau du personnel (2e bureau de la DPAG) installé au 5e étage de Montparnasse : locaux peu fonctionnels, mauvaise répartition des tâches, absence presque complète d'informatisation. L'étude est approfondie en 1977 et débouche sur une nouvelle organisation. L'espace est réaménagé, des climatiseurs installés côté sud, le système de classement modernisé avec des classeurs rotatifs et deux mini-ordinateurs installés. La gestion par corps, donnant aux agents des interlocuteurs bien identifiés, remplace la gestion par position. La distinction apparaît entre gestion individuelle et gestion collective. Les effectifs de la DGAC et de la DMN s'élèvent alors à 12 000 agents dont 2 500 contrôleurs, 1 700 techniciens météo et 1 100 ouvriers.

Jean Latz, gestionnaire des personnels techniques, et ses tableaux manuscrits.


Examens professionnels des nouveaux corps de la N.A. (suite)

Dates des N°s d'ordre	Nbre de places	Dates des examens	Nbre de candidats agréés	Dates des arrêtés d'agrément	Dates des nominations	Dates des N°s de nomination	Nbre de Reçus	Observations
23 Mars 59	INA 3	13 Avril 59	16	13 Fév 1959	4 Mai 59	21 juillet 59	2	
23 Mars 59	INAEC = 1	13 Avril 59	21	4 Mars 1959	1er juin 59	16 juin 59	1	
23 Mars 59	INATS = 3	13 Avril 59	13	4 Mars 1959	1er juillet 59	16 juin 59	1	
13 Mars 60	INA = 1	4 Avril 60	6	2 Mars 1960	2 Mai 1960	15 juin 1960	1	
13 Mars 60	INAEC = 2	4 Avril 60	18	29 Fév 1960	2 Mai 1960	15 juin 1960	2	
13 Mars 60	INATS = 4	4 Avril 60	3	29 Fév 1960	néant	néant	néant	
3 Fév 1961	INA = 1	11 Avril 1961	11	31 Mars 1961	3 Mai 1961	13 juillet 61	1	
3 Fév 1961	INAEC = 2	11 Avril 1961	12	22 Mars 1961	3 Mai 1961	27 juin 1961	2	
3 Fév 1961	INATS = 1	11 Avril 1961	2	22 Mars 1961	3 Mai 1961	27 juin 1961	1	
10-2-1962	INA = 0	—	—	—	—	—	—	
10-2-1962	INAEC = 1	10 Sept 1962	2	1	1er Août 1962	15 Oct 1962	27 Nov 1962	1	

Des météos à la chaîne

J'ai commencé à la DGAC en 1986, en sortant de la fac, comme secrétaire administratif. On m'a chargé de la gestion des techniciens de la météo que la DMN devait reprendre prochainement. Les dossiers étaient en attente depuis au moins 6 mois[1]*… J'ai dû faire un nombre incalculable de décisions individuelles de régularisation, notamment des temps partiels, tout à la main, car le service n'était pas encore informatisé. Après quelques années de culture philosophique et venant à l'origine d'une région minière, j'ai cru "m'enliser" dans cette rédaction de décisions à la chaîne et ne pas "survivre" à ce travail de fond sans fin.*

Fabienne Brogi-Luthar, témoignage recueilli le 15 septembre 2011.

1989. Devant les classeurs rotatifs installés en 1977, l'équipe de gestion des personnels administratifs. Marie-Françoise Boudy, Fabienne Brogi, Daniel Hanoux, Liliane Lemesnager, Sylvie Gondcaille, Isabelle Founeau et Anne-Marie Jacquet.

Le SPG nouveau

En septembre 1986, le ministre chargé des transports, Jacques Douffiagues, préface *SPG Information* et annonce la réorganisation du service des personnels et de la gestion, qui devra s'intéresser avant tout aux hommes et femmes de la DGAC et de la DMN, s'attacher à un meilleur emploi des crédits alors que les ressources deviennent plus mesurées et s'efforcer d'améliorer la communication. Jean-Claude Jouffroy, qui intervient à la page suivante de la revue, reprend les mêmes orientations en qualifiant le SPG, qu'il dirige depuis peu, de prestataire de services.

La formule a ses limites, car s'il est vrai que le SPG n'a d'autres raisons d'être que de fournir aux autres directions les moyens humains et financiers de leur action, il ne leur facture pas pour autant ses services ; et la façon dont il s'acquitte de sa tâche n'est pas sanctionnée comme pourrait l'être l'accomplissement d'un contrat. En attendant de moderniser la réalité, on rénove le langage. Cette référence à une terminologie issue du secteur privé, qui va se répandre dans la Fonction publique des années 1990, est une façon d'affirmer implicitement une efficience dont les structures traditionnelles n'auraient fait la preuve. Pour Jean-Claude Jouffroy, *« il était en effet inéluctable d'adapter le SPG - dont les structures étaient depuis longtemps immobiles - aux impératifs de la gestion d'aujourd'hui. »*

La principale novation est la création d'une division de la communication, comportant un bureau de l'informatique et de la gestion, un bureau des transmissions - compétent pour tout ce qui n'est pas navigation aérienne - et un bureau de l'information, chargé de la définition et de la mise en œuvre de la politique de la communication de la DGAC en matière d'information interne et externe.

Le dossier administratif… et l'autre

Je gérais les administrateurs civils, les professeurs de l'ENAC et les corps atypiques ; il m'arrivait aussi de remplacer des collègues chargés de la gestion des autres corps. Je me souviens d'un agent qui avait l'habitude d'écrire au directeur général. Il envoya un jour à Daniel Tenenbaum une carte postale de Londres - by night - *qui commençait par :"*Ici Londres, les Français parlent au Français…" *Ses multiples élucubrations écrites arrivaient directement au bureau du personnel et, bien sûr, ne remontaient pas jusqu'au directeur général… Nous classions toutes ces correspondances dans un dossier "annexe", auquel nous n'avions pas donné de nom.*

Fabienne Brogi-Luthar, septembre 2011.

1. La direction de la Météorologie n'était plus rattachée à l'Aviation civile depuis 1976. Pourtant, dix ans après, la DGAC gardait encore la main sur la gestion administrative des personnels techniques de la météo… mais n'en faisait pas une priorité (N.D.A.).

Ressources humaines, du statut au contrat ?

Dans les années 1980, la gestion des personnels laisse peu à peu la place, tout au moins sur les organigrammes, à la gestion des ressources humaines. La première serait réductrice, ne prenant pas en compte la richesse et la diversité de ceux que l'on emploie. Mais au-delà des mots, les choses vont-elles vraiment changer ?

Par ailleurs, l'expression n'est-elle pas ambivalente, tout du moins dans la Fonction publique ? Considérer la personne comme une ressource, c'est peut-être tenir compte de sa différence, mais c'est aussi battre en brèche l'appartenance à un corps, qui définit les fonctions et leur niveau et prolonge ainsi entre ses membres l'égalité devant l'emploi public à laquelle leur recrutement était subordonné. N'est-ce pas introduire une conception utilitariste dans le rapport entre l'Etat et le fonctionnaire, antinomique du concept de statut, qui accorde aux fonctionnaires des garanties non pour leur (seul) confort social, mais pour leur permettre de servir l'Etat en toute indépendance ? Avec les ressources humaines, affirmation de la primauté de l'individuel sur le collectif, ne glisse-t-on pas du statut vers le contrat ?

Carnet de notes de l'auteur, Météo-France, mars 1994.

Septembre 1986. Sous les marronniers du square Ozanam, le SPG nouveau est arrivé. De gauche à droite et de bas en haut Jean-François Sapin, Alain Tacquin, Jean-François Grassineau, colonel Michel Gaidon, Jean-Claude-Jouffroy, Jean-Claude Camoin, Nadine Spira, Gilduin Houist, Noël Millet, Jacques Crozzoli ; Michelle Martinage, Jean-François Soumet, Annick Abrick ; Alain Fourcart, Thierry Thibault, Alain Cronier ; Roger Gouze, François Cousin, Denis Lemarchand.

La division de la communication s'occupe donc et des moyens, et des contenus. Le rôle du SPG est en principe renforcé, puisque cette division de la communication ne se limite pas à ses compétences intrinsèques - personnel et budget -, mais prend en charge toute l'activité de la DGAC, comme aurait pu le faire un service communication rattaché directement au directeur général. Toutefois la chargée de mission pour les techniques de publication et la revue *SPG Information* n'est pas intégrée à la division de la communication, mais placée auprès du chef de service ; par ailleurs, le poste de chef de division de la communication ne sera pas pourvu.

Autres novations, la création de postes de chargés de mission auprès du chef de service, notamment pour l'outre-mer et pour suivre la carrière des IAC et des IEEAC.

Pour le personnel, confié à Jean-François Grassineau, on revient à la situation antérieure : la gestion des personnels administratifs et techniques est à nouveau séparée. Et la gestion prévisionnelle apparaît.

Sommaire

Claude Collet

Des temps troublés

Sorti de l'ENA en 1951, Claude Collet exerce ses fonctions au ministère du Travail, puis au ministère chargé des Transports, successivement au secrétariat général de la Marine marchande, au cabinet du ministre, au service des affaires économiques et internationales et à la direction des Transports terrestres. Il est nommé directeur du personnel et de l'administration générale du SGAC en septembre 1967 et découvre alors un monde de « petites féodalités ».

« A l'automne 1967, je prends les fonctions de directeur du personnel et de l'administration générale (DPAG) au secrétariat général à l'Aviation civile, vacantes depuis quelque temps. Ce fut vraiment pour moi l'arrivée dans un territoire inconnu ; je connaissais peu de choses en matière d'aviation civile, même si depuis 15 ans je travaillais dans l'administration des Transports : Marine marchande, Affaires économiques et internationales et, en dernier lieu, chef du service des Transports routiers et urbains au sein de la direction des Transports terrestres. J'y connaissais aussi peu de monde : Jean Poirier et Jean Lévêque au côté desquels j'avais travaillé au cabinet de Robert Buron quelques années auparavant et Bernard Lathière qui, au cabinet de Marc Jacquet, avait piloté le démarrage de la politique européenne des transports.

A l'époque, entrer au SGAC, c'était un peu comme entrer en religion. Tous les acteurs se connaissaient depuis longtemps, ils constituaient de petites féodalités à la fois proches et jalouses de leur indépendance et ayant peu de rapports avec le reste du ministère des Transports. Ils étaient très liés aux acteurs du transport aérien, compagnies aériennes dont deux étaient publiques, Air France et Air Inter, et Aéroport de Paris. Cet esprit particulariste était renforcé par la dispersion géographique des services. Boulevard Montparnasse, autour du secrétaire général, il y avait trois directeurs : transports aériens, navigation aérienne et personnel et une partie de leurs services. Rue de la Croix-Nivert on trouvait la direction des Bases aériennes avec Georges Meunier, le service de la Formation aéronautique avec Jean Poirier, l'inspection générale avec René Lemaire, le service technique de la Navigation aérienne avec Bernard Palayret. Puis le quai Branly avec la Météorologie et Jean Bessemoulin. Une partie de la DNA était logée avenue de Friedland et d'autres services, plus ou moins durablement, à Orly, notamment l'ENAC en cours de transfert à Toulouse. Tout ceci n'était pas évident à gérer ; les services de DPAG étaient par exemple dispersés en trois endroits, et Jacques Boitreaud qui venait d'être nommé secrétaire général n'appréciait guère une situation qu'il trouvait indigne de lui.

A cela s'ajoutait, pour un directeur du personnel, la mosaïque des corps administratifs et techniques relevant de l'administration centrale et des services extérieurs, leurs rivalités, sans parler de l'importance de l'outre-mer géré soit directement pour les DOM-TOM soit par l'intermédiaire de l'ASECNA pour l'Afrique et Madagascar. On recensait ainsi plus d'une vingtaine de statuts différents pour une dizaine de milliers de personnes et, cerise sur le gâteau, il y avait les contrôleurs de la circulation aérienne et leur statut très spécial.

Huit mois après mon arrivée ce fut mai 68 et le baptême du feu. En quelques jours l'appareil de l'Etat se bloqua. Les personnels de la navigation aérienne et de la météo furent particulièrement actifs dans la grève, si l'on peut dire, suivis de loin par les personnels administratifs. Cela dura plusieurs semaines et se termina par une négociation non stop, ou presque, de deux jours ; les personnels techniques, notamment les contrôleurs, s'en sortirent avec bénéfice, ce qui permit une trêve sociale relative de plusieurs années.

Le blocage de l'Etat se traduisit par une coupure entre l'échelon des ministres et de leurs cabinets qui fonctionnèrent alors entre eux, un peu en vase clos et en dehors de la réalité, et les responsables de l'Administration, plus proches du terrain et des personnels, qui essayèrent de faire face dans les moins mauvaises conditions possibles. De plus Jacques Boitreaud, le secrétaire général, était à l'hôpital durant ce temps-là, si bien que le SGAC fut géré par le collectif des directeurs, Léonce Lansalot-Basou, Georges Meunier, Jean Bessemoulin, Bernard Lathière, Jean Poirier et moi-même, qui nous réunissions tous les matins sous la houlette de Jean Lévêque, alors conseiller du secrétaire général. Il en résulta un resserrement certain des liens entre nous qui porta ses fruits aussi longtemps que les membres de l'équipe restèrent en fonctions.

Cette période avait mis en relief les inconvénients de l'éparpillement des services. Aussi, pendant les années qui suivirent, aussi bien sous la direction de Jacques Boitreaud que sous celle de Maurice Grimaud qui lui succéda, le problème du regroupement demeura une priorité. Il était hors de question de construire des locaux à Paris pour des raisons budgétaires et compte tenu des objectifs de la décentralisation ; on rechercha donc des solutions locatives,

Sommaire

malheureusement partielles ; on visita de nombreux locaux. Les opérations de transfert de l'ENAC et de la météo à Toulouse, assez laborieuses, interféraient fâcheusement. Au surplus le climat général n'était guère propice car le président de la République, Georges Pompidou, considérait, et il n'avait pas tort, que le meilleur moyen de limiter la croissance des effectifs de la Fonction publique, et notamment des administrations centrales, était de limiter le nombre de mètres carrés à leur disposition. Donc le problème immobilier n'était pas prioritaire ; il a d'ailleurs fallu trente ans pour le résoudre.

Comme chacun sait, ou devrait savoir, le métier de directeur du personnel et du budget est un éternel recommencement : les modifications statutaires des personnels se succèdent, la gestion des différents corps requiert un nombre impressionnant de réunions de commissions, les affectations et mutations sont un travail sans fin et la gestion des effectifs, contrairement à ce qu'on pourrait penser, n'est pas une affaire simple ; enfin la préparation des budgets et leur discussion s'effectue selon un calendrier tel qu'à peine a-t-on bouclé un budget qu'il faut préparer le suivant.

Cependant, sur le plan de la gestion des services, je noterai deux faits marquants de cette période. D'abord l'introduction de l'informatique dans la paie des personnels ; un bureau central de liquidation des traitements fut créé, ce qui constitua un premier pas dans l'informatisation du domaine administratif, alors que la Navigation aérienne et la Météorologie étaient très avancées de ce point de vue, tant pour le contrôle de la navigation aérienne que pour les prévisions météorologiques.

Ensuite, la mise en place difficile et lente de certains principes de management moderne avec la rationalisation des choix budgétaires (RCB), ancêtre des procédures actuelles de présentation des actions et des comptes de l'Etat qui découlent de la loi d'orientation (LOLF) de 2001. Beaucoup d'efforts et de temps pour mieux présenter l'action des services mais, il faut bien le dire, cela constitua surtout un exercice intellectuel plaqué sur les procédures budgétaires classiques et ne changea pas fondamentalement les modes de décision et de fonctionnement.

Si la crise de 1968 avait constitué une période particulièrement forte dans mes fonctions et dans la vie du SGAC, elle ne lui était cependant pas spécifique. Tout l'appareil de l'Etat, tout le pays avaient été touchés. Il en fut tout autrement de l'autre grande crise sociale que j'ai connue au printemps 1973, dernière année de ma présence au SGAC, que je quittai au début de l'année suivante pour la direction des Transports terrestres.

Alors que le pays entrait en campagne électorale et que le ministre des Transports, Robert Galley, était lui-même candidat, les syndicats de contrôleurs aériens lancèrent un mot d'ordre de grève générale sur une série de revendications, alors même que leur statut ne leur permettait pas de cesser le travail. Choisir une période électorale pour ce genre d'action nous surprit, mais il fallut faire face. Le Gouvernement décida d'adopter une ligne dure, refusant toute négociation.

Dans un premier temps, on essaya de faire fonctionner les services du contrôle en ayant recours à la réquisition. Cela s'avéra plus facile à mettre en œuvre sur le papier que sur le terrain, en raison des difficultés rencontrées pour signifier leur réquisition aux agents concernés, mais aussi d'un certain flou dans l'organisation effective de certains services, la réalité n'étant pas toujours conforme à la théorie. On se heurta aussi à la lourdeur des procédures prévues en matière de sanctions, le statut de la Fonction publique n'étant guère adapté à ce genre de situation. D'où, dans un second temps, la décision de recourir au plan de remplacement du contrôle civil par le contrôle militaire, dit "Clément Marot". C'est alors que survint une catastrophe aérienne, collision entre deux appareils commerciaux dans le ciel nantais. Et tout ceci, encore une fois, à la veille des élections législatives.

L'épreuve de force se termina par une série de sanctions disciplinaires sévères dont la révocation du secrétaire général du syndicat des contrôleurs. Je présidai le conseil de discipline qui siégea durant deux jours et ce ne fut pas une partie de plaisir.

Le conflit prit donc fin ; mais ce ne fut que partie remise, il se ralluma deux ans plus tard. Les sanctions furent levées mais le problème du fonctionnement du contrôle demeure et n'a été convenablement résolu ni sur le plan national ni sur le plan européen depuis près de cinquante ans. Contrairement à ce que certains peuvent penser, le temps ne suffit pas à régler certains problèmes. ”

Février 2012.

Bernard Vuillemot, dit *Matelot*, contrôleur, illustrait les moments forts de l'histoire technique et sociale de la navigation aérienne.

Sommaire

Sylviane Florit

Ma vie à la DNA

Sylviane Florit a consacré la majeure partie de sa carrière à la gestion des personnels techniques. Elle a suivi la DNA dans toutes ses pérégrinations, de Montparnasse à Friedland, Blomet puis Issy-les-Moulineaux. Et elle a connu l'époque d'avant l'informatique, où chacun des 5 000 agents de la navigation aérienne avait sa fiche cartonnée…

« Je suis née dans une famille modeste, pendant la guerre. J'ai quelques souvenirs de cette époque, notamment d'être descendue dans le métro lors des alertes. Nous habitions un quartier populaire. Nous nous promenions beaucoup dans Paris et nous allions de temps en temps au musée. Mes parents lisaient beaucoup et m'ont donné très vite le goût de la lecture.

Je suivais une formation de secrétaire. Mes parents souhaitaient que je rentre dans l'Administration pour la sécurité de l'emploi et une amie qui travaillait à l'Aviation civile m'a incitée à m'y présenter. J'ai passé un test et j'ai été embauchée huit jours après. C'était en 1957, je n'avais pas encore 18 ans. Par la suite, j'ai passé les concours de dactylo puis de sténodactylo.

J'ai commencé au standard de dactylographie de la DNA, à Montparnasse, au 3e étage. Le directeur était René Bulin. Nous n'avions pas de contact avec lui, j'ai le souvenir d'un homme assez distant.

Les chefs de bureau voulaient chacun leur secrétaire et j'ai eu la chance d'être affectée à DNA/1, le bureau de la circulation aérienne, auprès de Marcel Griveau qui fut par la suite le premier chef du SCTA. Il avait un hobby, la peinture. Je l'accompagnais dans des réunions avec les militaires. Je prenais en sténo sans tout comprendre, mais apparemment ça l'aidait… ce qui m'a beaucoup surpris, c'est qu'il connaissait aussi la sténo.

La vie à Montparnasse était agréable. Nous avions deux heures d'interruption à midi. J'allais à la piscine, parfois au cinéma. Au bureau, l'ambiance était bonne, les ingénieurs étaient plutôt paternalistes, mais cela ne me gênait pas. Certains me prêtaient des livres. Les personnes qui ont travaillé à Montparnasse au début des années soixante se souviennent de l'attaque de la banque voisine. Il y eut des coups de feu, des sirènes, les auteurs tentèrent de fuir par la rue Péguy mais furent bloqués par la police. Tout le 93 était aux fenêtres.

Je me suis mariée, j'ai eu un enfant et à mon retour de congé de maternité, en 1964, j'ai été affectée à DNA/3, le bureau des télécommunications, à la Convention, avec Jean-Marie Giraud. C'est là que j'ai connu Jean Hubert, que j'ai aidé plus tard dans la frappe pour son ouvrage *Chronique de la navigation aérienne*.

En 1969, la DNA a regroupé ses services à Friedland et j'ai été affectée à DNA/4, le bureau des personnels techniques. Jusqu'alors installé à Montparnasse, le bureau s'est trouvé éloigné physiquement de la sous-direction des personnels et c'est de ce temps-là que date l'indépendance relative de la DNA en matière de gestion des personnels techniques.

Edmond Oliviero dirigeait le bureau. Bien sûr, la gestion n'était pas encore informatisée, et le suivi des personnels se faisait à l'aide d'un fichier mural qui couvrait tous les murs de la pièce. Les personnels étaient répartis par service, par direction régionale, par aéroport, etc.

Nous étions quatre à suivre le fichier. Tous les personnels faisaient l'objet d'une fiche individuelle, de couleur différente selon les corps (rose pour les ingénieurs de la navigation aérienne). Y figuraient la date de naissance, le grade, l'affectation, les possibilités d'avancement, etc.

Il y avait près de 5 000 fiches, que nous déplacions lors des changements d'affectation. Nous mettions en même temps à jour les fiches Cartatout où figuraient tous les éléments concernant l'agent. Le fichier mural, pour rester fiable, devait être tenu à jour au fur et à mesure, c'était très lourd, d'autant que nous étions rarement au complet. Mais il était très parlant… le directeur, Louis Pailhas, venait souvent le consulter, surtout lors des mouvements sociaux. Je ne sais pas de quand datait ce fichier, je suppose que Jean Latz, qui a longtemps suivi les personnels techniques, devait y être pour quelque chose.

Nous tenions également à jour un grand livre noir où figurait le nombre d'agents par corps. Il devait correspondre au fichier mural, ce qui n'était pas toujours le cas. On recomptait jusqu'à trouver les erreurs…

Comme beaucoup de mes collègues, j'ai été marquée par les grèves des contrôleurs de 1973, l'accident de Nantes et les mesures disciplinaires qui ont suivi. J'avais déjà 15 ans de carrière et je n'imaginais pas que l'on puisse être révoqué de la Fonction publique… Je me souviens de piles d'arrêtés concernant les

Sommaire

abaissements d'échelon, les déplacements d'office et les révocations. Ce sont des choses qu'on n'oublie pas.

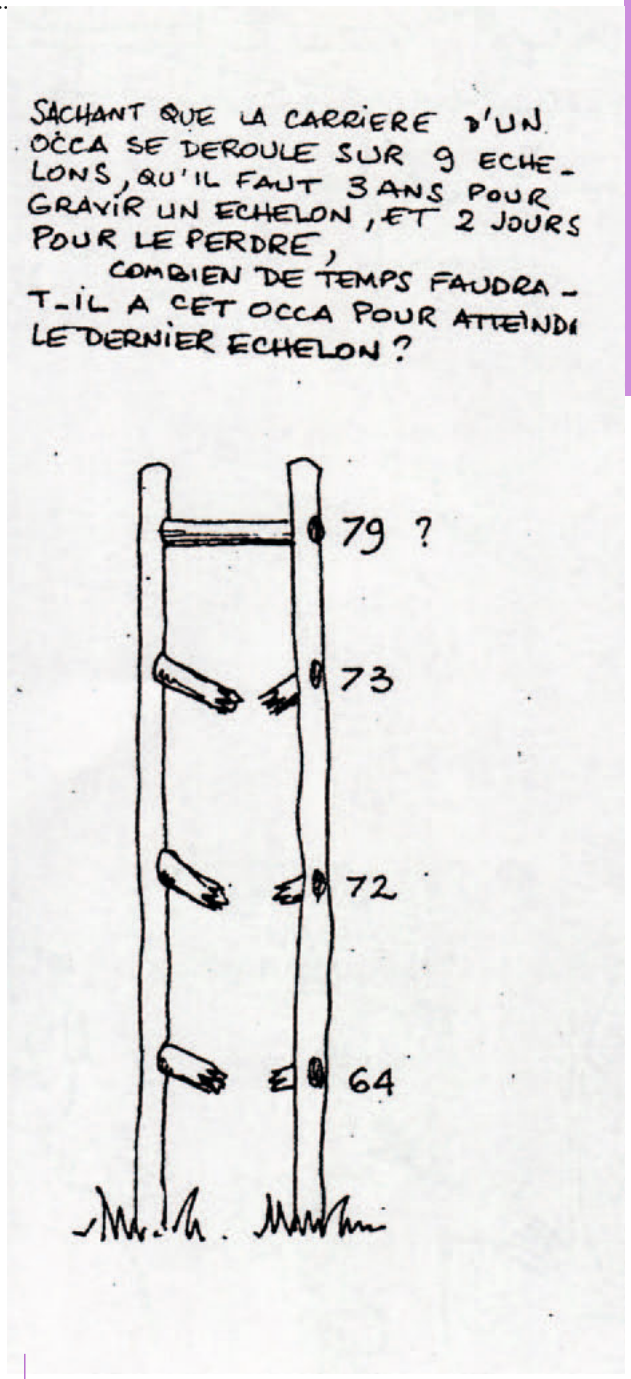
En 1984 j'ai eu l'opportunité de prendre en charge la gestion des OCCA suite au départ de Louis Gravière, un gestionnaire qui faisait partie des personnels techniques. J'assistais aux commissions administratives paritaires et j'ai découvert alors un nouveau monde, avec des tensions, des annulations de réunions… Premiers mois difficiles pour un personnel administratif, une femme de surcroît ; j'appréhendais de faire des erreurs dans les tableaux de mutation. Mais ce furent de très belles années et je compris que techniques et administratifs pouvaient s'entendre et se respecter. J'ai d'ailleurs gardé des relations amicales avec certains des personnels techniques que j'ai connus à l'époque.

Puis vint l'ère de l'informatique, initialisée par Georges Delom, aidé de Roger Macé : ce fut la naissance de Lagopède[1]. Que ce fut difficile d'abandonner ce fichier mural, où il était si facile de visualiser les effectifs par site ! Il fallut aussi oublier les fiches Cartatout. Il y a eu un peu de résistance, mais on ne pouvait pas tout tenir à jour. Et le livre noir a disparu. Lagopède l'a emporté et ce fut un grand pas en avant.

En 1990, la DNA déménagea à nouveau, accompagnée de l'agence comptable, pour la rue Blomet. Nous y restâmes trois ans. Ce fut une période très agréable. Tout le monde se connaissait, ce qui facilitait les échanges entre bureaux. Et les agents n'hésitaient pas à se déplacer pour régler les problèmes. Georges Charve remplaça Georges Delom.

Puis, en 1993, ce fut le grand regroupement de la DGAC à Issy-les-Moulineaux, avec un nouveau chef de bureau, Jean-Michel Vernhes. Le changement de site perturba les personnels : éloignement, isolement, grosse structure. Il fallu une bonne année pour que chacun retrouve ses marques… ”

Témoignage recueilli en mars 2012.



Dessin de Noël Calzaroni illustrant les abaissements d'échelon dont certains contrôleurs grévistes firent l'objet en 1973.

1. Logiciel d'aide à la gestion opérationnelle des personnels de la DNA et de leurs emplois.

Sommaire

Emmanuel Bourdon

Montparnasse, 5e étage, à droite en sortant de l'ascenseur

Emmanuel Bourdon, conseiller d'administration, est un spécialiste de la gestion des personnels, qu'il a pratiquée en administration centrale, puis à l'INRETS, à nouveau à la DGAC, au SFACT et dans les services qui lui ont succédé. Il a gardé le goût d'une gestion où l'éthique passe avant l'arrangement et où la réflexion sur le fond précède la recherche des solutions.

« J'ai été nommé à la DGAC en 1986, je sortais de l'Institut régional d'administration de Lille. Je connaissais mon affectation depuis mon entrée à l'IRA, deux ans auparavant. J'avais fait un premier stage d'initiation à Montparnasse, au bureau du personnel, en juillet 1984, et un deuxième stage de pré-affectation fin 1985, toujours dans le même service, où je suis finalement resté.

Pour moi, l'Administration, c'était une découverte absolue. Personne dans ma famille n'était fonctionnaire. La première fois que je suis arrivé devant le 93, j'ai eu un moment de vertige, non pas à cause de l'immeuble, mais parce que cette vie professionnelle dans la Fonction publique devenait une réalité. Etait-ce cela que j'avais choisi ? Fallait-il vraiment franchir cette porte, derrière laquelle j'apercevais un gendarme ?

Mme Brault, l'adjointe au chef du bureau des personnels, était ma tutrice. Une personne remarquable, avec une grande connaissance des services, une autorité naturelle et beaucoup de gentillesse.

J'ai découvert une organisation du travail qu'avec le recul je juge très performante. Tout partait de la gestion collective, des effectifs, des mouvements, les actes individuels venaient après. Combien sommes-nous, où manque-t-il du monde, qu'avons-nous promis ? On ouvrait les postes - c'était la gestion collective qui gérait toutes les CAP - et les concours nécessaires. La gestion individuelle s'occupait ensuite des actes. Elle était organisée par groupes : l'un gérait les décisions d'avancement, un autre les mutations, un troisième la notation… Cette gestion avait remplacé la gestion par corps, où un même agent ou groupe d'agents gère tout : les ouvertures de postes, les CAP, les décisions qui en découlent… La gestion des personnels faisait ainsi l'objet d'une vision d'ensemble, tout le courrier était vu par le chef du bureau ou ses collaborateurs, puis annoté et réparti.

Mais cela ne valait que pour les personnels gérés par le SPG, c'est-à-dire les IAC, IEEAC, administrateurs civils et personnels administratifs. En effet, la DNA gérait les personnels de la navigation aérienne, la sous-direction des personnels se contentant de prendre les actes.

Peu après mon arrivée, Jean-Claude Jouffroy a remplacé Pierre Rivoal, et les choses ont changé. Le nouveau chef du SPG voulait rajeunir le service, il a divisé le bureau des personnels en deux, avec Jean-François Soumet à la tête du bureau des personnels administratifs, SDP/1, et François Cousin au bureau des personnels techniques, SDP/2 ; la DNA gardait son indépendance.

Mme Brault quitta le service sans l'avoir souhaité, et ce fut très difficile pour elle. J'ai été nommé adjoint au nouveau chef de bureau, je n'ai pas eu le choix. En fait, en tant qu'adjoint, je prenais la place de la personne qui m'avait accueilli. C'est un souvenir qui reste douloureux.

Jean-François Soumet, mon chef de bureau, beaucoup de faconde, très connu à la DGAC, avait travaillé avec Serge Salon à la rédaction du code annoté de la Fonction publique. C'était un spécialiste des positions des fonctionnaires. Peu après sa nomination, il se blessa et je dus le remplacer *au pied levé* durant six mois, Mais je n'occupais que très rarement son bureau, la pièce d'angle qui donnait sur le boulevard : j'aurais eu l'impression d'être un usurpateur… J'étais encore très jeune, je n'avais pas d'expérience, mais j'étais aidé par une bonne équipe de gestionnaires.

Et surtout, j'avais un collègue à qui je dois beaucoup, Gaétan Gatto. Il gérait les personnels techniques comme moi les administratifs. Nous partagions le même bureau… en fait des toilettes reconverties, desquelles nous entendions parfaitement les bruits provenant de celles qui l'étaient restées. Tous les vendredis, les militaires qui disposaient d'une terrasse à notre étage y grillaient des brochettes et nous en faisaient généreusement partager les relents.

Gaétan Gatto m'a tout appris. Je n'avais aucun repère, aucune vision, je pensais que l'Administration parlait d'une seule voix, qu'il n'y avait pas de chapelle, pas de querelles… J'ai découvert qu'il avait des visions différentes, des arbitrages à faire, j'étais mal à l'aise et Gaétan a été pour moi un mentor, un exemple. Il avait un sens très aigu de l'équité et de son rôle de gestionnaire. Je me souviens qu'un jour, un technicien qui allait être promu ingénieur avait demandé à retarder son passage d'échelon pour

Sommaire

bénéficier d'un reclassement plus favorable. Gaétan a extrait de sa documentation une note dans laquelle Jean Demaison, un ancien directeur du personnel, avait tout simplement rappelé à l'occasion d'un cas comparable que le fonctionnaire, placé dans une situation statutaire et réglementaire, n'avait pas à négocier sa propre situation.

Les gestionnaires occupaient des bureaux paysagers[1] ; je pense que cela favorisait la qualité du travail. Ils traitaient des questions similaires, étaient confrontés aux mêmes pics d'activité, partageaient leurs compétences, leurs émotions...[2]

Jean-Claude Jouffroy, avant de diriger le SPG, était le conseiller du directeur général, Daniel Tenenbaum. Il en imposait par sa décontraction, notamment dans les CAP. A son arrivée, il avait fait le tour des bureaux et s'était assis au bord du mien ; évoquant les affaires pendantes, il m'avait dit : " *Je ne serai pas l'homme des conseils de discipline.* " Un mois après, ça pleuvait… c'était l'époque qui voulait ça, avec les grèves des contrôleurs.

Le sous-directeur des personnels de l'époque, Jean-François Grassineau, a beaucoup marqué. Gaétan et moi avions une grande admiration pour ses compétences juridiques, sa façon de simplifier les choses et son aplomb qui en décontenançait plus d'un. Je me souviens avoir un jour préparé avec lui une CAP entre Montparnasse et Convention alors qu'il était au volant de sa voiture… et il ne conduisait pas lentement.

On écrivait beaucoup à l'époque, on préparait les tableaux d'avancement à la main. Mais nous travaillions dans de bonnes conditions car la réglementation venait d'être revue : nous avions à appliquer trois ou quatre textes simples, bien écrits, qui ne nécessitaient pas de circulaires pour être compris[3]. En fait, un attaché d'administration pouvait en matière de statuts de la Fonction publique être l'honnête homme du 17e siècle, connaître à peu près tous les textes utiles… Cela a bien changé, la réglementation est devenue complexe, confuse et parfois contradictoire. Je ne suis pas sûr que grand monde la domine aujourd'hui, et notamment ceux qui ont à l'appliquer.

On disposait de moins de moyens qu'à présent, mais il y avait davantage de contacts. Aujourd'hui, la messagerie remplace trop souvent le dialogue direct et le contact humain qui permet de régler beaucoup de difficultés. Pour ma part, j'ai gardé ma façon de travailler, je ne me sers des courriels que pour transmettre des éléments, pas des instructions. Pour cela, je préfère réunir mes collaborateurs.

Je suis resté trois ans et demi à la DGAC, avant de partir en détachement à l'INRETS, en octobre 1989. Au début, je trouvais le SPG parfois un peu vieillot. Mais j'ai de bons souvenirs de Montparnasse, de ses étages et de ses couloirs. D'ailleurs, je crois que ceux qui ont connu cette époque sont restés très attachés à l'Aviation civile.

Je me souviens, lors d'une grève des personnels administratifs, avoir été requis pour compter les grévistes, aidé d'une dame qui ne l'était pas mais qui fut victime d'une crise de spasmophilie… pendant que les pompiers l'emmenaient, j'ai fini les comptes tout seul.

Un autre souvenir de mes tout débuts : nous faisions des permanences, et les veilles des fêtes carillonnées, les victimes désignées devaient être présentes jusqu'à 18 heures, bien après le départ de leurs collègues. Pour mon premier Noël de fonctionnaire, en 1986, j'avais dû rester dans mon bureau du 5e étage. Il faisait déjà nuit, les lumières s'éteignirent. J'étais terrorisé, peut-être enfermé pour le week-end… Je suis sorti dans le couloir et j'ai aperçu la torche du veilleur de nuit. Je me suis fait connaître. Il m'a crié *" Barrez-vous, vous êtes le seul dans le bâtiment !"* ”

Témoignage recueilli en décembre 2011.

1. Emmanuel emploie là un mot flatteur pour les locaux en question : l'absence de séparation entre les agents qui caractérise les bureaux dits paysagers résultait ici d'une absence de place. Plutôt qu'un espace qu'on aurait choisi de ne pas diviser en bureaux individuels, il s'agissait de pièces dont les occupants devenaient de plus en plus nombreux ; c'étaient des bureaux mansardés, au 5e étage, dans lesquels les visiteurs découvraient en poussant la porte un enchevêtrement de classeurs et de dossiers derrière lesquels on devinait plus qu'on ne voyait des gestionnaires toujours affairés (N.D.A.).
2. Confirmé en tous points par Anne-Marie Jacquet, qui faisait partie de l'équipe des gestionnaires.
3. Il s'agit des lois de 1983 et 1984, dites *lois Le Pors*, portant statut des fonctionnaires ainsi que du décret de 1985 sur les positions des fonctionnaires (N.D.A.).

Valérie Sauvageot

Entre météo et aviation civile

Conseillère d'administration, Valérie Sauvageot a passé la majeure partie de sa carrière à gérer les personnels, à Météo-France puis à l'Aviation civile. Entre autres souvenirs, elle évoque à mots couverts des collègues croisés autrefois ainsi que ses chefs de service et leurs différentes manières d'aborder les relations humaines.

« Ma carrière a commencé à la météo en 1989, au Bourget, dans la gestion financière. Le service était assez isolé, j'étais la plus jeune, censée encadrer une équipe, avec finalement assez peu d'activité. Pour un premier poste, ce n'était pas très engageant. Heureusement, j'ai été reçue au concours du corps administratif supérieur. La DGAC, sans me donner le choix bien que je fus très bien classée, m'affecta de nouveau à la météo en novembre 1990, au service administratif alors installé comme la direction générale à Boulogne, rue de Sèvres.

Je remplaçais à la gestion du personnel un jeune collègue appelé sous les drapeaux, aussi sympathique que volubile, qui me passa les consignes dans un déferlement de paroles qui donnait le vertige. Cette activité de gestion me plut tout de suite, en particulier celle de l'établissement ouvrier qui, en raison de son caractère déconcentré, donnait beaucoup de responsabilités, laissait beaucoup d'initiatives et s'avérait très formatrice.

J'avais d'autres collègues du CAS[1], et notamment un jeune sous-chef très brillant, d'une curiosité réglementaire insatiable et chez qui l'on devinait l'étoffe et la configuration d'un énarque, dont la confrérie le reconnut bientôt comme l'un des siens.

A la météo, et plus tard à l'Aviation civile, il m'est souvent arrivé de comparer la façon dont mes chefs de service directs abordaient la gestion des ressources et des relations humaines et concevaient les rapports avec leurs collaborateurs ou avec les représentants des personnels. En schématisant un peu, je pourrais les regrouper en trois catégories, sans qu'il existe entre elles de séparation trop tranchée.

Il y a ceux qui usent de leur autorité, qui affirment avec force leur point de vue, qui cherchent à impressionner ; ceux qui sont dans l'affectif, tantôt familiers, tantôt colériques ; et enfin ceux qui, même si cela prend un peu de temps, cherchent à faire partager leur point de vue et à connaître celui de leurs collaborateurs ou de leurs interlocuteurs.

J'ai pratiqué les trois types de caractère, préférant le dernier, car gérer des personnels, c'est gérer des vies et, pour le dire de façon abrupte, je préfère la vérité au mensonge.

A la météo, j'ai vécu une période intéressante, avec la transformation de la direction de la Météorologie nationale en établissement public. Les personnels étaient inquiets, les administratifs craignaient une séparation d'avec l'Aviation civile… mais ça bougeait, on montait des dossiers, on avait le sentiment de participer à l'évolution des choses.

En 1997, j'ai rejoint la DGAC à Camille Desmoulins, au bureau formation ; puis j'ai retrouvé la gestion des personnels. J'ai par la suite exercé la fonction de chargé de mission carrières avant de revenir à nouveau, tout récemment, à la gestion individuelle des personnels.

Par rapport à mes débuts, la gestion s'est beaucoup compliquée. Tout est devenu interactif, les outils sont partagés, un acte en déclenche d'autres presque automatiquement ; lorsqu'on prend une décision d'opportunité, il faut simultanément penser aux incidences budgétaires, à la masse salariale. Et cela va encore s'accentuer, notamment avec la mise en place de l'opérateur national de paye (ONP) : désormais, chaque acte de gestion débouchera directement sur une mise en œuvre automatisée des règles de paye, assurée par l'ONP. Nous devons également prendre en compte la dimension "métier" et les aspects qualitatifs de la gestion. Sans compter qu'il faut écrire les procédures…

La réglementation est plus complexe qu'avant, mais les gestionnaires sont plus performants ; ils ont souvent une formation universitaire, percutent plus vite. Mais je pense que le sentiment du service public est moins présent, en tout cas on y fait moins référence.

En CAP, j'ai vu en quelques années la qualité des débats progresser. Ainsi, dans le temps, peu de représentants prenaient la parole, notamment chez les adjoints ; ils se faisaient assister par des experts plus chevronnés, appartenant à d'autres catégories professionnelles et d'autres corps.

Au secrétariat général, la nomination de cadres techniques au poste de sous-directeur des personnels a changé les choses, apporté de la souplesse et des contacts hiérarchiques plus détendus. Mais la dualité historique de gestion entre la sous-direction des personnels et la DSNA qui gère toujours les personnels de la navigation aérienne n'a pas disparu ; il y a simplement plus d'harmonie.

1. Corps administratif supérieur.

Sommaire

A la météo, le quartier de l'Alma était agréable, pour les balades de midi autour du Champ de Mars ou dans les rues commerçantes du 7e. Les premiers temps de l'EPA, nous avions beaucoup de travail, la direction du personnel se mettait en place, il fallait prendre en compte la paye des personnels techniques, titulariser les contractuels CNRS… mais nous formions une bonne équipe. Nous étions des administratifs, mais nous nous sentions proches des météo, peut-être plus qu'actuellement des personnels techniques de l'aviation civile.

Aujourd'hui, rue Farman, on ne peut pas dire que le quartier pousse beaucoup à l'évasion. Ça tombe bien, le travail ne manque pas… Le temps passé sur l'ordinateur et la messagerie diminue d'autant celui consacré aux rapports directs avec les collaborateurs ou avec les autres services. En revanche, je crois qu'il y a moins de barrières qu'autrefois, les personnels de catégorie A ne restent pas entre eux, les gens fonctionnent surtout par affinité… il est vrai que le niveau scolaire ou universitaire est plus homogène. C'est une bonne chose. »

Témoignage recueilli en mars 2012.

Le bureau des personnels en 1999, rue Henry Farman. De gauche à droite Guy Dubeau, Sandrine Malautier, Anne-Marie Jacquet, Corinne Fournier, Liliane Lemesnager, Isabelle Founeau, Jeanne Malara, Christine Aimé, Corinne Petithomme.

Le style du chef

Le premier, c'est le chef-bravache : habile dans les effets de manche, ne négligeant pas les accessoires vestimentaires, il intimide, impressionne, cultive non la familiarité qui enchaîne, mais la distance qui protège. Il ne cherche pas à convaincre par le raisonnement et la persuasion ; il impose son point de vue par l'autorité. Il passe peu de temps dans les dossiers, mais son aplomb et le caractère péremptoire de ses affirmations désarçonnent son interlocuteur qui rend les armes, non pas convaincu, mais vaincu. Sa réussite tient à une qualité particulière : il connaît les hommes, sait deviner forces et faiblesses, s'entourer de collaborateurs de qualité ; il se réserve toujours la parole définitive et n'exclue pas à l'occasion la volte face.

Le deuxième, c'est le chef-copain. Héritier du paternalisme d'antan, il tutoie ses collaborateurs, même si certains hésitent à lui rendre la pareille. Il semble, pour une oreille de passage, qu'il n'ait que des amis… Mais soudain il s'emporte, redevient le chef tout court, délaisse instantanément la complicité pour l'autorité. Son modèle, conscient ou non, c'est Machiavel, la manipulation lui paraît légitime ; les syndicats le savent bien, qui cherchent ses bonnes grâces en usant de la familiarité qu'il leur propose, mais n'en pensent pas moins…

Le dernier, c'est le chef-moraliste. Fi des solutions rapides, surtout si elles sont coutumières : il a horreur du fait du précédent, il remet tout à plat, refuse de traiter le comment avant d'avoir abordé le pourquoi. Pour lui, le mot de service public garde tout son sens, il cherche à comprendre non seulement la Loi, mais aussi l'esprit des lois. Cette recherche permanente d'une vérité au service d'une justice, il ne la pratique pas de façon solitaire : il y associe ses collaborateurs, estimant que chacun, quel que soit sa position hiérarchique, peut avoir sa propre conception des affaires, a le droit de l'exprimer et pourra ainsi mieux accepter par la suite des solutions différentes de celles qui lui paraissaient souhaitables. Son défaut, c'est le perfectionnisme, avec le ralentissement des affaires qui en découle ; son pêché, le besoin d'exprimer sa différence, indépendamment des risques, dans un monde qui n'avance pourtant que par compromis et où le pouvoir hiérarchique a nécessairement le dernier mot. Les syndicats, toujours avides de critères, l'apprécient, car il expose ses principes avant ses propositions ; jusqu'au moment où, peu enclin à transiger, il devient gênant et mérite d'être désavoué…

Carnet de notes de l'auteur, STNA, janvier 1998.

Sommaire

Anicet Le Pors

La question du statut

Ingénieur météo, sénateur, ministre de la Fonction publique et des Réformes administratives de 1981 à 1984, Anicet Le Pors a joué un rôle déterminant dans les lois de 1983 et 1984 qui constituent le statut des fonctionnaires. Il a accepté d'évoquer dans cet ouvrage consacré à l'Administration dont il est issu le contexte dans lequel ont été élaborés ces textes fondamentaux pour la Fonction publique des trente dernières années.

« L'idée d'un statut général des fonctionnaires ne va pas de soi. Pendant tout le XIXe siècle et jusqu'à la deuxième guerre mondiale, sous l'inspiration du Consulat et de l'Empire, c'est un principe hiérarchique qui a prévalu, l'Administration l'emportant sur l'agent public. Les fonctionnaires, au sens de l'époque, et leurs organisations dénonçaient les tentatives des autorités de leur imposer un "statut-carcan". Le premier statut des fonctionnaires a d'ailleurs été institué en 1941, dans l'esprit de la Charte du travail du régime de Vichy.

C'est dire la lucidité et le courage des gouvernants et des organisations syndicales de la Libération qui ont décidé de prendre le contrepied de cette tendance lourde pour décider du statut général des fonctionnaires de la loi du 19 octobre 1946. Ce texte, qui reste une référence forte, était évidemment marqué par les conditions de l'époque, mais il posait des principes fondateurs et des normes juridiques essentielles auxquelles les fonctionnaires, dans leur ensemble, restent attachés. Pour reprendre une idée du ministre de la Fonction publique de l'époque, vice-président du Conseil, Maurice Thorez, le fonctionnaire cessait d'être le rouage impersonnel de la machine administrative. L'ordonnance du 4 février 1959 opérant une nouvelle répartition des champs de la loi et du décret ne devait pas, malgré quelques régressions, remettre en cause les dispositions du statut de 1946.

Nommé ministre de la Fonction publique et des Réformes administratives en juin 1981, j'avais des idées assez claires sur les réformes qu'il convenait d'apporter au statut général dont les effectifs étaient de l'ordre de 2 millions d'agents (y compris les contractuels de droit public). Pendant un quart de siècle j'avais développé une activité syndicale intense au sein des services de l'Aviation civile et plus particulièrement de la Météorologie nationale. Les responsables syndicaux de l'époque se caractérisaient par une très bonne connaissance du droit de la Fonction publique. Pour ma part, j'avais, par exemple, traduit plusieurs revendications en propositions de loi que je faisais déposer par des parlementaires amis.

Toutefois, la programmation du travail fut déterminée par la décision du président de la République, François Mitterrand, de donner la priorité à la politique de décentralisation conduite par le ministre de l'Intérieur Gaston Defferre. Cela imposait, d'entrée, la question des dispositions statutaires nouvelles à appliquer aux agents des collectivités territoriales jusque-là régis par le livre IV du code des communes, correspondant à une Fonction publique d'"emploi", aux garanties statutaires beaucoup plus précaires que celles de leurs homologues des Administrations de l'Etat. Les échanges intervenus entre nos cabinets respectifs m'ont rapidement convaincu que Gaston Defferre envisageait bien de nouvelles garanties statutaires pour les agents publics territoriaux, mais en demeurant dans la conception d'une Fonction publique d'"emploi", ce qui m'apparaissait insuffisant pour les intéressés et dangereux, à terme, pour les fonctionnaires de l'Etat. Cela m'a conduit, dans un premier temps, à exiger du Premier ministre, Pierre Mauroy, d'intervenir le 27 juillet 1981 à la tribune de l'Assemblée nationale pour défendre ma position en faveur d'une Fonction publique de "carrière" pour tous.

Cela ne s'est traduit dans la loi de décentralisation du 2 mars 1982 que par la mention : "*Des lois détermineront… les garanties statutaires accordées aux personnels des collectivités territoriale*". Les discussions furent ensuite très conflictuelles entre les deux ministères, mais le Premier ministre, Pierre Mauroy (lui-même fonctionnaire de l'Etat et très lié à la Fédération de l'éducation nationale, organisation syndicale majoritaire dans l'Education), arbitra en ma faveur, ce qui permit d'ouvrir la voie à une solution statutaire d'ensemble pour tous les agents publics de France.

Dès lors, il me revenait d'en définir les fondements. Plutôt que de privilégier la cohérence juridique de la construction nouvelle, j'ai eu le souci d'en fixer les principes sur des références historiques et idéologiques incontestables.

Sommaire

C'est ainsi que j'ai entendu fonder la nouvelle architecture sur trois principes :

- le principe d'*égalité*, par référence à l'article 6 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 fondant l'accès aux emplois publics sur la base des "vertus" et des "talents" des citoyennes et des citoyens. Nous en avons déduit que c'est par la voie du concours que l'on devient fonctionnaire ;
- le principe d'*indépendance*, protégeant le fonctionnaire des pressions politiques et économiques, comme de l'arbitraire administratif par la séparation du grade, qui est sa propriété, de l'emploi à la disposition de l'Administration (système dit de la "carrière"). La référence était ici la loi sur les officiers de 1834 : *"Le grade appartient à l'officier, l'emploi appartient au Roi"* ;
- le principe de *responsabilité*, fondé sur l'article 15 de la Déclaration des droits de 1789 enjoignant à l'agent public de rendre compte de sa mission à la nation. C'était choisir une conception du fonctionnaire-citoyen opposée à la conception du fonctionnaire-sujet que Michel Debré (prolongeant en cela la tradition hiérarchique évoquée plus haut) avait défini ainsi dans les années 1950 : *"Le fonctionnaire est un homme de silence, il sert, il travaille et il se tait"*. J'entendais par là signifier que le fonctionnaire, pour assumer pleinement sa responsabilité, devait avoir la plénitude des droits du citoyen, plus la responsabilité d'être au service de l'intérêt général.

C'est donc sur cette base qu'a été édifiée l'architecture des lois du 13 juillet 1983 (titre Ier, droits et obligations des fonctionnaires), du 11 janvier 1984 (titre II, fonctionnaires de l'Etat), du 26 janvier 1984 (titre III, fonctionnaires des collectivités territoriales) et du 9 janvier 1986 (titre IV, fonctionnaires hospitaliers). Le passage en Conseil des ministres du projet de cette dernière loi fut l'occasion pour François Mitterrand (qui jusque-là s'était désintéressé des questions de Fonction publique) l'occasion de dire son regret d'avoir patronné ces lois auxquelles il ne prédisait pas un long avenir. Il se trompait. Le statut général a subi depuis de profondes dénaturations, mais l'ensemble a tenu et couvre de garanties sociales importantes les quelque 5,3 millions de salariés qui, avec les autres agents publics sous statut des entreprises et organismes publics, représentent un quart de la population active française.

Dans ces conditions, au-delà de la défense et de la promotion de cette conception française de la Fonction publique, la question qui me semble posée est celle du rapprochement, dans le respect de la spécificité du service public, des situations sociales des salariés du secteur public et du secteur privé. Certains préconisent une sorte de dissolution des fonctionnaires et autres agents publics dans une réglementation d'ensemble du monde salarial où le statut général des fonctionnaires ne serait plus qu'une sorte de convention collective parmi d'autres. Dans le prolongement de la réflexion des années 1980, il convient, au contraire, de réfléchir à un "statut législatif des travailleurs salariés du secteur privé" qui leur garantirait, en particulier, une sécurité des parcours sur l'ensemble d'une vie professionnelle. Ainsi pourraient être dissipées les contradictions malheureusement entretenues entre salariés des deux secteurs par la convergence de leurs garanties sociales, mais dans le respect de la place éminente du service de l'intérêt général que servent, au premier rang, les fonctionnaires. ”

Avril 2012.

20 mars 1982, 7 quai Branly. Anicet Le Pors, ministre chargé de la Fonction publique et des Réformes administratives, visite la direction de la Météorologie nationale, son ancien service. Ici, l'atelier de saisie de la climatologie. A droite Jean Galzi, chef du service météorologique métropolitain.

Sommaire

Le monde des chiffres

Dans l'Administration comme ailleurs, il y a ceux des lettres et ceux des chiffres, ceux qui aiment écrire et ceux qui préfèrent compter. Ils intervertissent rarement les rôles, et si les premiers naviguent assez facilement dans les divers courants de la gestion administrative, les budgétaires le restent, sécurisés par l'apparente objectivité des chiffres, usant d'un jargon dont ils n'ont pas toujours conscience mais qui les rassemble et dont l'opacité leur confère un pouvoir tranquille. Les payeurs sont un peu à part : derrière les bulletins de salaire, il y a des hommes et des femmes, des décisions individuelles à mettre en œuvre et l'on passe sans trop de difficultés de la rémunération à la gestion statutaire qui la précède.

La paye

C'est certainement l'un des métiers de la gestion auxquels l'arrivée de l'informatique a apporté le plus de changement, de confort et de sécurité… avec un corollaire inévitable, la raréfaction de ceux qui savaient établir intégralement la paye d'un agent. Il est vrai que la suppression de l'ordonnancement préalable, modifiant la répartition des compétences entre ordonnateurs et trésoreries générales, avait déjà changé les choses.

Jusque dans les années soixante, le régisseur d'avances payait certains personnels en espèces, avant que l'ouverture d'un compte bancaire ne devienne obligatoire[1].

La *Note d'information de DPAG* d'avril 1968 annonce la prochaine centralisation de la liquidation des traitements et salaires - en clair, la paye -, *« aboutissement naturel et logique de l'introduction des moyens automatiques de gestion »* excepté pour la Météorologie nationale et les régions aéronautiques Sud-Est et Sud-Ouest. Les personnels affectés dans les bureaux liquidateurs qui disparaissent seront soit transférés à l'organe central de liquidation, soit réaffectés ailleurs.

Le BCL, bureau central de liquidation des traitements et salaires, s'installe à la Convention en mars 1970. Il prend rapidement en charge la paye des personnels d'administration centrale et des services techniques centraux. Noël Millet dirige le bureau.

Entre dactylo et finances

En 1991, une ancienne de Friedland, Françoise Mozzicconacci, m'a débauchée pour aller rue Blomet, où la DNA avait déménagé, m'occuper des missions avec Ghislaine Dewerdeir, qui était également la secrétaire de Gilles Marquigny, le sous-directeur financier. Je me suis laissée convaincre, mais j'ai quand même regretté Montparnasse. Nous liquidions les missions de tous les services centraux et extérieurs de la DNA, métropole, outre-mer et étranger.

En 1993, lors du départ pour Issy-les Moulineaux, j'étais toujours aux missions de la DNA, et je n'ai changé qu'en 1996, pour retrouver M. Marquigny, qui avait quitté la DNA en 1995 pour le service des affaires financières. Je m'occupais des dépenses d'investissement, puis de fonctionnement et par la suite également du secrétariat du chef de service. M. Marquigny était très apprécié, proche de ses collaborateurs, ne compliquant pas les choses, ouvert à toutes les discussions...

Aujourd'hui, je suis régisseur d'avances à la direction de la sécurité de l'Aviation civile. J'ai débuté comme auxiliaire, j'ai passé le concours d'agent technique de bureau, puis celui de sténodactylo. Lorsque le corps des sténos a été supprimé, en 1990, j'ai été reversée dans celui des adjoints. Je le suis toujours… Je n'aimais pas les chiffres, mais finalement c'est mon métier depuis vingt ans. C'est vrai que les outils informatiques ont facilité les choses.

Odile Rodde, témoignage recueilli en décembre 2011.

1. Des anciens racontent même que les jours de paye, certains messieurs qui venaient de passer à la caisse étaient attendus à la sortie du bureau par leurs épouses, de crainte que les espèces ne se convertissent intégralement en liquide.

Jean-Louis Cilia

La paye à travers les âges

Jean-Louis Cilia est un spécialiste. Il a connu les anciens gestionnaires qui alignaient des colonnes de chiffres, puis l'arrivée de l'informatique et la disparition de l'ordonnancement préalable.

« J'ai débuté à l'Aviation civile en 1975, au service des Bases, à la Convention. J'avais 23 ans et quelques années d'expérience dans le secteur bancaire. Quelques mois plus tard, j'ai été reçu à un concours de catégorie C et j'ai été affecté au bureau des traitements et salaires, avec Mme Nanni. J'avais en charge les personnels administratifs de la météo.

Le chef du bureau était Robert Berguet, un homme formé à l'ancienne. Il était très rigoureux, très exigeant, il avait le goût du travail bien fait. Bien sûr, ce n'était pas toujours facile, il était intransigeant sur le respect des horaires, à la minute près, et lorsque qu'il recevait une réclamation, il déboulait dans le bureau, furieux… Mais pour les jeunes de mon temps, cela a été une école formidable, nous avons acquis des bases solides. C'était l'époque où les gestionnaires savaient calculer une paye à la main.

Le bureau faisait encore l'ordonnancement préalable. Je me souviens notamment de Manuel Oncina, qui suivait la consommation des crédits par chapitres d'imputation, sur de grands tableaux rangés dans des bacs. Il faisait partie des personnels qui avaient été regroupés lors de la création du bureau des traitements et salaires.

Nommé catégorie B en 1979, j'ai été affecté au bureau budget de la direction de la Navigation aérienne, ce qui m'a permis dès 1980 de travailler sur le projet de budget annexe de la navigation aérienne qui devait donner naissance au futur BAAC. En 1984, j'ai rejoint la paye des ouvriers, pour remplacer Jean Suzanne. La gestion n'était pas encore informatisée et les gestionnaires échangeaient leur travail pour une relecture intégrale, qui durait deux jours. C'était à qui trouvait l'erreur… C'est l'époque où les horaires des ouvriers ont été réduits, et il a fallu trouver des solutions évitant des diminutions de salaire, ce qui a bien compliqué les choses.

A la fin des années quatre-vingts, l'ordonnancement préalable a été supprimé ; cela a bouleversé la façon de travailler. Désormais, la paye était générée directement par les trésoreries ou les agences comptables, on n'intervenait plus qu'en modifications. Plus besoin d'engager les crédits. Maintenant tout se répare, on peut intervenir auprès du comptable à tout moment ; autrefois, quand les éléments étaient partis à la trésorerie, on ne pouvait plus rien modifier, on assumait les erreurs…

Aujourd'hui, les personnels font moins d'opérations comptables qu'autrefois, et bien sûr plus du tout d'additions à la main ; en revanche, ils doivent avoir des connaissances réglementaires. Mais en général, ceux qui s'occupent de chiffres y font carrière : ils passent parfois de la paye au budget et réciproquement, mais vont plus rarement vers d'autres métiers administratifs. Cela a pourtant été mon cas : à l'occasion d'une promotion, je suis passé à la gestion du personnel, et c'est finalement intéressant de voir comment sont prises les décisions que jusqu'alors on mettait en application.

Puis je suis revenu à la paye, à Météo-France, lors de la mise en place de l'établissement public. Il y avait des dossiers à monter, des opérations à réussir, des enjeux importants… Ce fut une période passionnante. »

Témoignage recueilli en avril 2012.

Le service payeur de Météo-France en 1998. De gauche à droite Geneviève Castelli, Dominique Terranova, Martine Erpst, Yaël Intyrath, Marie-France Lecomte, Adeline Gaugry, Jean-Louis Cilia, Nadine Longeque, Marylène Josso, Véronique Pavius et Chantal Calderone.

Sommaire

Jacqueline Pelegry

Je préférais les lettres

Attirée par le chant, le théâtre et les belles lettres, Jacqueline Pelegry a toujours été baignée dans les chiffres. Elle a connu les temps spartiates de l'Aviation civile d'après-guerre, Montparnasse, la Convention et les baraquements sur l'héliport d'avant le périphérique. Elle garde une mémoire très vive de ses 44 années de service et des personnages croisés au fil du temps.

« Je suis née au Perreux-sur-Marne, en 1927. Je suis entrée au SGACC en août 1947 comme auxiliaire, par relations, comme cela se faisait à l'époque. Monsieur Rondepierre était au personnel, c'est lui qui m'avait accueillie avec monsieur Fayret, le chef de bureau. J'avais un bac philo, mais on m'a tout de même fait faire une dictée et une addition comme à tous les nouveaux arrivants, pour vérifier qu'ils savaient lire et écrire. Je savais aussi taper un peu à la machine. Le travail qui m'attendait ne présentait d'ailleurs pas de grandes difficultés, c'était surtout des travaux d'écriture, de copie. Mais je me suis assez vite occupée de chiffres, c'était plus intéressant.

Je me suis engagée à présenter un concours dès que ce serait possible ; j'ai dû attendre 1950 pour passer celui d'adjoint administratif, le premier qui ait été organisé. J'ai été nommée rétroactivement au 1er janvier 1948, avec rappel de traitement. Par la suite, en 1963, j'ai réussi le concours de secrétaire administratif. A l'époque, il n'y avait pas de préparation organisée, mais des chefs de bureau se proposaient pour nous aider à rafraîchir nos connaissances. Je me souviens, pour le concours d'adjoint, de monsieur de Lastic Saint-Jal nous parlant de robinets, de trains qui se croisaient et de participes passés.

J'étais plus attirée par les disciplines artistiques que par l'Administration, je faisais un peu de théâtre et surtout du chant. J'adore l'opéra et j'avais une voix de soprano. En fait, je ne pensais pas faire une carrière administrative, je voulais travailler pour me payer des cours de chant.

A mon arrivée à Montparnasse, j'ai travaillé quelque temps au courrier du SGACC, au rez-de-chaussée, avec monsieur Archambault. Cela m'a permis de découvrir un peu la maison. Il y avait encore quelques fonctionnaires, notamment à la comptabilité, qui portaient des manches de lustrine et travaillaient derrière de grands pupitres avec ce que l'on appelait les GBN, les *grands bouquins noirs*… ils ne voulaient pas de machine à calculer.

A l'époque, il n'y avait pas de photocopies. Les dactylos tapaient les extraits du *Journal officiel* pour les joindre aux dossiers que l'on présentait au budget. Les courriers étaient dactylographiés avec un fort et dix pelures ; la dernière n'était évidemment pas très lisible, et quand il fallait corriger, cela se terminait souvent pas un trou dans la pelure et un travail à refaire.

J'ai été affectée au 5e étage, à l'unité administrative militaire placée auprès du SGACC, qui est devenue ensuite le détachement militaire de l'armée de l'Air. J'y suis restée treize ans. L'unité avait aussi des bureaux rue Scribe, dans des anciens locaux d'Air France.

A mes débuts à Montparnasse, on n'avait pas de quoi faire marcher le chauffage central. A l'étage, nous avions un poêle à sciure, qu'on allumait le matin et qui devait tenir la journée… Je ne sais pas si les bureaux du SGACC étaient mieux chauffés. Mais de notre pigeonnier qui surplombait la rue Péguy, nous avions une belle vue sur Paris, on apercevait un entrelacs de jardins et, disait-on, de couvents.

A Montparnasse, il n'y avait pas de cantine sur place, et nous allions à celle de la Convention, qui avait bonne réputation. Dans ces premières années d'après-guerre, nous devions donner des tickets de pain pour obtenir les tickets de cantine… Le self n'existait pas encore, nous étions servis à table. Nous avions deux heures d'interruption à midi et je me promenais parfois à l'Observatoire ou au Luxembourg.

En juin 1948, l'unité administrative militaire a dû libérer les locaux de Montparnasse et rejoindre la Convention. Mais les bureaux n'étaient pas prêts et notre mobilier est resté trois jours sur les camions en attendant que le linoléum soit posé.

Je faisais des travaux de comptabilité variés. Je calculais notamment la solde des militaires, sur de grand registres, en trois exemplaires avec des carbones, à la main. J'avais appris mon travail sur le tas, il n'y avait pas encore de formation continue. Un jour, une inspection a eu lieu. On m'a dit que mon travail était *"celui d'un vieil adjudant"*… mais il semble que je ne m'en tirais pas trop mal. En fait, j'étais plutôt littéraire, mais j'ai passé toute ma vie professionnelle dans les chiffres. Je disais parfois qu'au budget, les chiffres parlent. Mon travail m'amenait à faire un peu de rédaction, mais évidemment pas celle que je préfère, la poésie.

A la Convention, j'ai connu Emile Pério, il travaillait alors au BEA. Nous avons sympathisé, car on s'était découvert une passion commune, l'opéra.

Sommaire

1983. Gérard Descargues, futur contrôleur financier, Jacqueline Pelegry et Philippe Citroën, chef du bureau budget, comptabilité et finances.

Septembre 1990. Jean-Baptiste Filosa, chef du bureau budget et comptabilité et Fabienne Gataleta.

Septembre 1990. Noël Millet, sous-directeur des affaires financières et de l'informatique et Jacqueline Pelegry qui vient de se voir décerner la médaille d'honneur (or) de l'Aéronautique.

Vers 1952, il a fallu à nouveau déménager et le service dont je faisais partie a quitté la Convention pour l'héliport d'Issy-les-Moulineaux. On descendait du métro Balard, on prenait l'avenue de la Porte de Sèvres, nos bureaux étaient au bout, dans des baraquements. Nous étions logés à côté de l'établissement du matériel des Bases aériennes. Le terrain de l'héliport était beaucoup plus vaste qu'aujourd'hui, le périphérique n'existait pas encore. Je me rappelle avoir vu Henry Farman se poser sur le terrain, c'était en 1954, pour ses 80 ans. Il y avait à l'époque un service d'hélicoptères de la Sabena qui assurait une liaison Paris-Bruxelles et je me souviens du chansonnier Jacques Grello partant se produire en Belgique, il nous a expliqué qu'il avait raté son train.

Monsieur Coffinier, le sous-directeur du budget, m'a convoquée un jour à Montparnasse. J'étais inquiète… on venait de créer les primes de rendement, ce qui paraît curieux pour des fonctionnaires. Il a ouvert son coffre et m'a remis ma prime en espèces, de la main à la main. Seuls les titulaires y avaient droit, pas les auxiliaires, et il y en avait beaucoup.

A part cette fois-là, je n'ai jamais été payée en espèces, même au début ; je recevais un chèque postal et j'allais l'encaisser rue des Favorites. On attendait parfois pendant une heure, il ne fallait pas rater son tour, il n'y avait pas encore de voyant lumineux. En revanche, certains personnels ont longtemps été payés en liquide. Dans les années soixante, après que je sois revenue à la Convention, madame Dupont, le régisseur, arrivait de Montparnasse et s'installait dans un bureau à proximité du mien ; j'entendais dans le couloir les talons des jeunes filles qui venaient chercher leur salaire.

J'étais en contact avec les services du SGACC chargés du budget et, en 1960, monsieur Rondepierre, devenu entre-temps chef du bureau budget et comptabilité générale, m'a proposé de rejoindre le bureau DAG/4. J'ai accepté, ce serait mieux pour ma carrière. Chez les militaires, j'étais un peu oubliée... je suis ainsi revenue à la Convention, car le bureau budget y avait été transféré vers 1955. Nos bureaux donnaient rue de la Croix-Nivert. Je me suis longtemps occupée du budget de fonctionnement, avec madame Burtin, une ancienne qui avait connu la période où l'Aviation civile avait dû rejoindre Vichy. Mes collègues et moi avons eu la possibilité d'assister un jour au vote du budget de l'Aviation civile à l'Assemblée nationale, et je me souviens de Jacques Chaban-Delmas en queue de pie.

Fin 1967, j'ai eu une grave maladie, qui m'a tenue partiellement éloignée du service pendant presque dix ans et qui m'a privée de ma voix de soprano. J'étais à demi-salaire, et j'ai appris par la suite que le docteur Coby s'était intéressé à mon cas et avait fait en sorte que j'obtienne un congé de longue durée. Plus tard, j'ai eu l'occasion de le remercier, mais il a répondu qu'il n'y était pour rien… je lui en ai toujours été reconnaissante.

En 1981, je suis revenue à Montparnasse avec le bureau budget, au 2e étage. Je m'occupais de fonds de concours et de la nomination des régisseurs. Je me souviens avoir eu fin 1985 une surcharge de travail avec la création de 23 régies d'avances et de 26 régies de recettes pour la mise en place du budget annexe de la navigation aérienne. Une anecdote : un matin où je rentrais de congé, début septembre, la jeune dame qui dirigeait le bureau m'a demandé de procéder séance tenante à la nomination comme régisseur d'avances de l'ingénieur qui venait d'être nommé conseiller aux transports à Washington. Je lui ai répondu que ne lisais pas le *Journal officiel* en vacances… J'ai immédiatement essayé de joindre l'ambassade de France, mais je n'ai pas eu de réponse ; je n'avais pas réalisé qu'il était quatre heures du matin aux Etats-Unis.

Je travaillais en administration centrale, mais on ne voyait jamais les secrétaires généraux et très peu les directeurs. Le seul dont je me souvienne, c'est monsieur Grimaud, venu à la Convention pour une cérémonie au monument aux morts. Et lorsque les sous-directeurs entraient dans nos bureaux, on se levait… comme à l'école primaire, lorsque la directrice pénétrait dans la classe. Plus tard je me souviens m'être trouvée un jour dans le secrétariat de monsieur Tenenbaum. Il est sorti de son bureau, il a distribué des poignées de main… j'y ai eu droit aussi.

L'autre jour, j'ai entendu à la radio que la ville de Paris avait racheté le 93 et qu'elle allait y installer provisoirement un centre de réinsertion. Il paraît qu'on y logera ensuite des étudiants et des handicapés. Cela m'a surpris, car le bâtiment n'est pas adapté. Et cela m'a fait quelque chose aussi de savoir que rien ne resterait dans l'immeuble du passé de cette grande maison… ”

Témoignage recueilli en novembre 2011.

Sommaire

Françoise Gulde

Tranches de vie

Venue à l'Aviation civile par hasard, Françoise Gulde a gravi les échelons tout en se spécialisant peu à peu dans le domaine budgétaire et comptable. Elle a appris à aimer le monde de l'aéronautique et reste attachée à la maison qui lui a permis de s'épanouir dans la vie professionnelle.

Arrivée de ma province, la Bourgogne, chez ma marraine à Paris dans le 18e, et recommandée par son amie Bernadette Couilloux, qui travaillait à la DGAC, je me présentai à Montparnasse en septembre 1967. Il était alors possible d'être recrutée comme auxiliaire, notamment pour les travaux de dactylographie.

Des ratés au démarrage

Après un test comprenant une dictée et un essai dactylographique, je fus convoquée pour passer une visite médicale à la cité de la Convention, 246 rue Lecourbe. Surprenant, la plupart des bâtiments étaient en bois, le tout derrière un mur en béton. De retour à domicile, je fus prévenue par un ami commerçant d'un appel de la direction des Bases aériennes : le chef du courrier et de la centrale dactylographique, Pierre Gosselin, avait lancé un avis de recherche me concernant. Je repartis pour la Convention, où j'arrivai vers 17 heures ! En fait, je n'avais pas compris que la convocation à la visite médicale valait prise de poste…

En rodage

J'ai commencé à la direction des Bases avec Christiane Rolleri, chef de la centrale dactylographique, pour le salaire mensuel de 575 francs (soit moins de 100 euros) nets de l'abattement de 10 % effectué sur les rémunérations servies aux travailleurs de moins de 18 ans. Le salaire était versé en espèces. Chaque fin de mois, à DPAG/4, la régisseuse, acheminée par la 4L du service, nous remettait notre dû de la main à la main.

La frappe dactylographique se faisait avec des machines électriques (eh oui, quand même !) avec carbone si le nombre d'exemplaires était limité ou sur une matrice Ormig (mains bleues assurées, Evelyne Petit peut l'attester) puis offset. Les dactylographes étaient six dans un bureau, le téléphone étant limité aux urgences. Le courrier était enregistré sous la dictée, sur de grands bordereaux.

La coupure méridienne était de deux heures. Ce temps libre permettait de préparer des concours, mais aussi d'apprendre le tricot avec Nadine Cassola, du service du courrier ou des rudiments de couture avec Gisèle Garcia, d'un service voisin, experte en la matière. Ces formations se faisaient sur le lieu de travail à bureaux fermés. L'heure du déjeuner était aussi l'occasion de pots pour fêter tous types d'événements ; la coopérative présente dans la cité facilitait l'approvisionnement.

J'avais décidé de gravir les échelons un par un et, reçue en 1968 au concours de d'agent technique de bureau, je rentrai dans la grande famille des fonctionnaires, m'assurant ainsi la sécurité de l'emploi. Puis mon succès au concours d'adjoint administratif m'obligea à quitter mars 1970 le service qui m'avait accueilli. Je me retrouvai au bureau travaux (DBA/4) comme rédactrice et chargée du suivi financier des opérations sur les aérodromes du sud-est de la France et de la Corse, auprès de Claude Van Ghele et de Denise Depont. Mon bureau, faute de place, était dans le couloir du directeur des Bases aériennes, Georges Meunier, et de sa chef de cabinet Mme Bez. J'ai pu me familiariser avec le téléphone en remplaçant parfois la secrétaire du directeur.

J'ai participé dans ce bureau à la mise en œuvre des premières mesures de décentralisation et bénéficié d'une formation sur le terrain ainsi que dans les services de l'Equipement (feu la cité de Passy) où il était possible de se préparer aux concours. Pour cela, je fis l'objet d'une grande sollicitude de la part de mes supérieurs. Je me souviens d'une remarque de M. Van Ghele : *"Gardez votre dossier une journée de plus, on vous pardonnera de le remettre en retard, pas de le rendre avec des erreurs."*

Arrivée à DPAG et décollage

Mes bons résultats à l'épreuve du dossier de données numériques au concours de secrétaire administratif firent que le bureau DPAG/4 demanda mon affectation. Je fus nommée en 1973 auprès de Charles Lambert, chef du bureau et auteur d'une première présentation du budget par programmes et plus directement de Camille Boiteau[1] pour la préparation des budgets de la DGAC, de la Météorologie et du cabinet du ministre pour ce qui concerne les charges de fonctionnement, dont le personnel (plus de 40 statuts). Les calculs étaient faits à l'aide d'une machine à calculer à bandes, les synthèses à la main. Outre Camille, qui veillait sur son équipe comme une mère, la rencontre de personnes ayant des connaissances

1. Citée par Jacqueline Pelegry sous le nom de Burtin (N.D.A.).

Sommaire

1983. De gauche à droite Pierre Giraudet, président d'Air France, Daniel Tenenbaum, DGAC, Charles Fiterman, ministre des Transports et Guy Braibant, conseiller du ministre. Les personnels de la DGAC, administratifs notamment, se souviennent que Charles Fiterman leur a facilité l'accès aux voyages internationaux grâce à des réductions tarifaires obtenues sur Air France et UTA.

artistiques et littéraires vint enrichir ma modeste culture : Jacqueline Pelegry, passionnée d'opéra, poétesse à ses heures, ou encore Abel Grand, écrivain amateur et musicien.

Le travail s'organisait selon un échéancier imposé par le ministère des Finances. Il fallait parfois travailler dans l'urgence et cela resserrait les liens entre collègues, qui devenaient souvent des amis. Mais en dehors des périodes de stress, nous faisions nôtre cette recommandation d'un ingénieur général des ponts et chaussées, Jacques Lorain-Broca : *"Surtout ne pas oublier de travailler dans la joie."*

Camille Boiteau partit en retraite en décembre 1977, si pétillante dans sa superbe robe blanche que l'on avait du mal à imaginer qu'elle était atteinte par la limite d'âge. Les chefs de bureau se succédaient. Gérard Descargues, à l'occasion d'une réorganisation, las d'avoir ses bureaux répartis entre la Convention et Montparnasse, fit en sorte qu'ils soient regroupés sur un même site et, en 1979, je m'installai dans le vivant quartier de Montparnasse. Pour son départ en retraite, en 1990, Abel Grand réussit la performance d'y faire venir un quatuor musical.

Je rejoignis Diego de Vasconcellos à la gestion prévisionnelle des personnels techniques en 1986. Le premier travail consista à dresser la pyramide des âges de tous les corps techniques, à l'aide d'une édition du bureau informatique. Le jeu consistait à regrouper par fagots de dix buchettes le nombre d'agents par année… facile, mais long, surtout pour les contrôleurs de la circulation aérienne. François Cousin, notre chef de bureau, nous apporta un jour un ordinateur, sauvé de la mise au rebut par le service technique de la Navigation aérienne. Nous nous initiâmes alors, à l'aide d'un manuel, à la création de bases de données DBASE III.

En 1987 commencèrent les travaux sur les mesures protocolaires. Un travail passionnant, dirigé par le sous-directeur Jean-François Grassineau. Je fus nommée attaché administratif en 1992 et affectée auprès de Michel Brault, chef du bureau budget et comptabilité. Jean-Michel Bour, notre sous-directeur, me confia la mise en place de la comptabilité analytique de la DGAC, rendue nécessaire par l'élargissement du budget annexe de la navigation aérienne créé en 1985. Ce fut l'occasion de contacts avec tous les services de métropole et d'outre-mer.

Le premier système intégré de gestion financière (SIGEF) démarra le 1er avril 1993, étendu ensuite à toute la DGAC à partir de 1994 avec la publication des premiers résultats analytiques. Le système et ses évolutions ont vécu jusqu'à fin 2010.

En 1994, les services du personnel furent séparés des services finances/logistique, désormais confiés à Gilles Marquigny. Je devins l'adjointe de Pascal Huet, ingénieur de l'aviation civile, qui m'aguerrit avec patience aux échanges avec les prestataires de services informatiques.

Le passage à l'euro, en 2002, occupa beaucoup les services financiers et informatiques, surtout pour les états comparant plusieurs exercices. De même pour la crise du transport aérien et la crise économique, qui impliquaient de bien connaître les coûts régaliens et les coûts à mettre en assiette pour déterminer les tarifs des redevances.

Je suis venue à l'Aviation civile par hasard, mais mon intérêt pour le domaine aéronautique n'a cessé de croître. J'aime voyager et j'ai pu le faire d'autant plus aisément qu'à partir de 1982, les agents de la DGAC ont pu obtenir des facilités accrues en matière de billets GP sur Air France pour les vols internationaux et UTA. Charles Fiterman, ministre communiste du deuxième gouvernement Mauroy avait entendu la demande des personnels. ”

Juillet 2012.

Sommaire

André Boulat

Le contrôleur est aussi un citoyen

André Boulat, né en 1932, ancien élève de l'Ecole nationale d'administration, administrateur civil au ministère de l'Economie et des Finances (direction de la comptabilité publique), sous-directeur à la gestion des emprunts de l'Etat en 1976, a été contrôleur financier central pour l'Aviation civile et la Météorologie de 1983 à 1986, puis contrôleur financier au Ministère de l'Agriculture.

« Le contrôleur financier est à côté de l'institution. Il représente le ministre des Finances, chargé de veiller à la limitation et à la régularité des dépenses ; on ne lui demande pas de se mêler des affaires et de leur opportunité.

Je n'aurais donc pas grand-chose à dire sur l'histoire de l'Aviation civile si je n'avais pas été impliqué dans des opérations comportant un enjeu particulier et qui supposaient une coopération étroite entre l'ordonnateur et le comptable.

Découvrant l'Aviation civile en 1983, je fus littéralement ébahi devant la technicité de ce monde nouveau pour moi et déconcerté par son langage technique. Mais, grâce à la gentillesse des mes interlocuteurs, j'arrivai à pénétrer un peu cet univers intimidant.

Pour la Météorologie, je me souviens avoir évoqué avec son directeur, Jean Labrousse, un homme charmant et chaleureux, les changements qui me paraissaient pouvoir affecter l'évolution à court terme du climat. Signe du temps, météorologue scrupuleux, soucieux avant tout d'étendre la prévision de 2 à 5 jours avec l'aide de CRAY ONE et des observations mondiales, il considérait les variations naissantes comme des ondulations statistiques et doutait de l'influence que les activités des hommes pourraient avoir sur le climat. J'ai par ailleurs invité la Météorologie à se montrer moins discrète et, par exemple, à expliquer publiquement l'incidence sur le gas-oil d'une variation de température entre -10° et +1°. Qu'on se souvienne que la France avait été clouée sur place par le gel de ses moteurs… Le contrôleur est aussi un citoyen, et faire part de son point de vue au-delà du strict contrôle de la légalité n'est pas manquer à ses devoirs. J'ai également incité la direction de la Météorologie à valoriser son potentiel d'informations susceptibles d'intéresser le grand public et à mettre en place le kiosque[1].

A l'Aviation civile, je me souviens avoir été entretenu par le directeur général, Daniel Tenenbaum, un homme brillant et courtois, mais qui pouvait se montrer caustique à l'occasion, de la manière dont les Américains subventionnaient le développement de leur aviation ainsi que de la nécessité pour la France de ne pas faire preuve d'angélisme en la matière et de s'organiser pour ne pas être en retard sur leurs progrès.

Mais le dossier majeur de mon temps à l'Aviation civile fut la création du budget annexe de la navigation aérienne. Cela a été à la fois rapide et passionnant. Il m'appartenait ici de bien identifier les personnels et les crédits qui devaient relever du budget annexe et de mettre en place le support d'un financement nouveau. J'ai rarement vécu une opération menée dans l'Administration avec autant de célérité. La formule était simple et, pour cette raison, efficace : le ministre décide, on nomme un inspecteur des finances, un contrôleur financier et l'opération est conduite en trois ou quatre mois. Pendant longtemps, on avait couru à la recherche des crédits nécessaires au développement du contrôle aérien. L'outil budgétaire mis en place a permis de sortir de cette impasse. Aujourd'hui, je crois que le système fonctionne bien, la perception des redevances permet d'assurer la modernisation des équipements. On a su trouver un équilibre durable et je suis très heureux d'avoir pu y apporter ma contribution.

Je me suis également intéressé à l'aviation légère et passionné pour le vol à voile dont j'ai pu mesurer les difficultés et la technicité. Dans ce domaine, j'ai pris des initiatives particulières afin de permettre aux aéro-clubs d'amorcer la reconstitution de leur flotte, ce que ne permettait pas le seul système des subventions annuelles.

Voilà quelques exemples symptomatiques de l'intérêt que j'ai porté à mon activité de contrôleur de l'Aviation civile et de la Météorologie et dans lesquels j'ai certainement outrepassé le rôle que les institutions s'attendaient à me voir jouer.

Le pouvoir historique des contrôleurs financiers - l'informatique a modifié les choses - tenait au fait que, par la tenue rigoureuse de leurs grands livres noirs, ils étaient les seuls à connaître au centime près le montant des crédits disponibles. Comme la cuisinière dans le ménage, nous avions l'argent des courses et tenions le carnet de comptes… Je me suis efforcé d'aller au-delà de cette conception simplement mécanique du rôle du contrôleur.

Mais, si j'avais besoin d'être confirmé dans le bien-fondé de ma pratique du contrôle, je trouverais la réponse dans une formule initiale du statut du corps ; parfaitement amphibologique, elle autorise le contrôleur à interroger l'ordonnateur sur les conséquences financières de ses décisions… Tout est alors question de doigté. »

Témoignage recueilli en avril 2012.

1. Système ouvrant l'accès à certaines informations par téléphone et permettant leur facturation.

Sommaire

Et l'informatique ?

Chevannes, années soixante, salle de supervision des émetteurs. Jean Fagot et Gérard Rochefort, techniciens de la navigation aérienne. De 1975 à 1989, le site accueillera le bureau informatique de la DGAC.

L'Aviation civile a été pionnière dans l'application de l'informatique au domaine technique. Ainsi, dès 1959, Jacques Villiers a l'intuition des possibilités qu'offre l'automatisation du contrôle aérien ; il crée le CENA et développe avec Dominique Alvarez, au contact des services opérationnels du CCR d'Orly, les premiers éléments du Cautra. En, revanche, côté informatique de gestion, l'Aviation civile ne se distingue pas des autres ministères ; le décalage avec l'informatisation technique en sera d'autant plus criant.

Après-guerre, lorsque l'informatique apparaît dans l'Administration, les fonctions de mécanographie sont confiées à des personnels dotés d'un statut particulier à caractère fonctionnel. Cette solution atteint vite ses limites et l'on recourt ensuite à des programmeurs contractuels ou à des détachements de fonctionnaires sur des contrats de programmeur.

La Fonction publique entreprend en 1969 une réflexion d'ensemble sur la situation des personnels spécialistes du traitement de l'information. Sont envisagés une formation appropriée, ce qui paraît aller de soi, mais aussi un avancement accéléré lié à l'acquisition de qualifications et un régime indemnitaire spécifique. La plupart des Administrations se montrent hostiles à l'avancement accéléré.

La réflexion débouche sur une loi du 27 décembre 1970 qui autorise l'affectation de fonctionnaires en position d'activité au traitement de l'information et sur deux décrets du 29 avril 1971. Le premier, à caractère statutaire, fixe les règles d'accès à ces fonctions ; le deuxième, indemnitaire, crée une prime de fonction qui s'ajoute aux primes des corps et grades concernés. Les spécialistes de haut niveau, analystes-concepteurs par exemple, et les corps de catégorie A recrutés à l'ENA ou à Polytechnique en sont exclus. Avec ce dispositif, l'on souhaite que la spécialisation informatique puisse n'être qu'une étape dans la carrière. La perception des primes, sauf celle d'analyste, est d'ailleurs limitée dans le temps… mais pour 19 ou 20 ans, ce qui relativise l'incitation au changement de fonctions.

Les mécanographes sont intégrés dans les corps de catégorie C et D, les programmeurs en catégorie B ; ceux exerçant des

Sommaire

Chevannes

Le centre d'émission à grande distance de Chevannes, dont les travaux débutent en 1954, est opérationnel en 1956. Il est destiné à regrouper les services radioélectriques de sécurité aérienne du Bourget, Orly, Belle-Epine et Viry-Châtillon. Il assurera les liaisons radio et radiotélétype du service fixe et les liaisons météorologiques à grande distance entre la métropole et les territoires de l'Union française, les Açores, l'Amérique du Nord et diverses capitales européennes.

Un projet antérieur, déposé en 1946 pour la commune de Corbeil, n'avait pu aboutir en raison d'une opposition des élus suivie par le comité d'aménagement de la région parisienne. L'implantation envisagée ensuite sur la commune de Lisses n'aura pas davantage de chance et Chevannes est finalement retenu. L'opération est déclarée d'utilité publique par décret du 7 janvier 1952. L'expropriation porte sur 109 ha et l'opération donne lieu à la construction de quatre logements sur le site et une vingtaine d'autres à Mennecy.

Compte tenu des évolutions techniques, le centre d'émission de Chevannes cesse son activité au début des années 1980. Le bureau informatique s'y installe en 1975 et y reste jusqu'en 1989, année au cours de laquelle il rejoint Athis-Mons.

En janvier 1989 Daniel Tenenbaum confie à Charles Gherardi, inspecteur général, une mission de réflexion sur l'avenir de Chevannes, que doivent prochainement quitter ses occupants : le bureau informatique, une division du STNA/7 chargée du Cautra et la maintenance sous-régionale des moyens en route et d'atterrissage (MSR) de la région parisienne. Le directeur général esquisse la possibilité d'un centre à vocation culturelle, sociale et sportive ainsi que des activités formation. Ce projet restera sans suite.

Finalement, Chevannes est devenu le dépôt des archives intermédiaires de la DGAC ; celles à conserver de façon définitive pour les besoins de l'histoire sont ensuite transférées au centre des archives contemporaines de Fontainebleau.

fonctions de niveau supérieur, analyste, programmeur de système d'exploitation ou chef d'exploitation peuvent être intégrés en catégorie A.

A cette époque, le SGAC dispose d'une section centrale d'automatisation administrative (SCAA), créée en 1965 pour la paye des personnels et qui depuis a élargi son action à la gestion du personnel, aux statistiques du trafic aérien, à la gestion des stocks et à la vérification des licences d'exploitation des aéronefs. Elle se compose de 7 analystes-programmeurs, 4 programmeurs, 5 perforeuses-vérifieuses et 3 opérateurs. Ils sont logés dans une ancienne baraque de l'ENAC et disposent d'un bureau au centre de contrôle régional d'Athis-Mons, dont la SCAA utilise le centre de calcul lorsque cela s'avère compatible avec les priorités du contrôle de la circulation aérienne et des recherches du centre d'expérimentation de la Navigation aérienne. La SCAA envisage l'acquisition d'un ordinateur dédié.

Le bureau informatique s'installe à Chevannes en 1975.

La SCAA devient en avril 1971 le *bureau de l'informatique*, installé à la Convention. Il est chargé des études et de l'exploitation des applications pour l'administration centrale du SGAC, de la gestion de l'atelier de perforation, de celle de l'IBM/7040 installé à Orly et des relations avec le service de formation et de perfectionnement informatiques du ministère des Finances.

Craignant un développement anarchique de l'informatique de gestion et devant remplacer à terme le vieil IBM 7040, le SGAC lance en 1972 la réflexion sur un schéma directeur, d'ailleurs demandé par la commission informatique du ministère. Par ailleurs la situation des personnels affectés au traitement de l'information est remise en ordre début 1972 et le versement des primes informatiques régularisé.

En 1974 le bureau informatique a en charge la paye de tous les personnels de métropole, certains travaux de gestion automatisée des personnels, la comptabilité générale et quelques examens de l'ENAC. L'installation d'un UNIDATA 7720 CII est prévue dans les nouveaux locaux du bureau informatique, à Chevannes.

Le bureau informatique rejoint effectivement en 1975 les locaux du centre d'émission à grande distance de Chevannes, sur la commune de Champcueil (Essonne). C'est l'époque où apparaissent les mini-ordinateurs de bureau : contrairement aux matériels de la génération précédente, leur utilisation ne s'accompagne pas d'un versement de primes et la seule possibilité est de passer la qualification de dactylocodeur, qui correspond à des fonctions différentes. Le service central d'organisation et méthodes édite en 1981 une brochure intitulée *La méthodologie d'emploi du traitement de texte*, qui aborde notamment les aspects psychosociologiques. L'ouvrage est immédiatement épuisé et réédité.

Les directions régionales de l'Aviation civile se dotent alors d'IBM 3741 leur permettant d'effectuer les mandatements, une partie de la comptabilité générale et analytique et un début de gestion du personnel. On parle alors « d'informatique répartie ».

Sommaire

Daniel Tenenbaum avait envisagé de transformer Chevannes en centre culturel, sportif et social.

Le schéma directeur de l'informatique de gestion

La DGAC entreprend en 1985 l'élaboration d'un schéma directeur de l'informatique de gestion, avec pour objectifs de réduire la dispersion et la disparité des matériels et installations, d'améliorer l'adéquation de l'informatique à l'activité des services, d'adopter une stratégie de développement, de former les utilisateurs mais aussi de compléter la formation des informaticiens. La mise en place de ce schéma, inspirée de Racines, la méthode du ministère de l'Industrie (1976) suppose un comité directeur, un groupe de projet et des groupes utilisateurs. Cinq étapes sont prévues : étude de l'opportunité avec définition du schéma et sensibilisation des personnels, bilan et orientations avec entretiens individuels et collectifs, définition de scénarios de développement, élaboration de plans pluriannuels, mise en place du rapport final et de structures de suivi. En avril 1985, le comité directeur décide de se faire assister par une société de services en ingénierie informatique, choisie en novembre. Les travaux doivent durer 12 mois.

De Chevannes à Athis-Mons

Le bureau informatique (et bureautique, le BIB désormais), rejoint Athis-Mons en 1989 après 14 ans passés à Chevannes. Constitué de trente personnes, il travaille non pour le seul SPG, mais pour toute la DGAC. 250 micro ordinateurs (on dit aussi terminaux passifs) sont reliés au DPS-7 du BIB, y compris celui de la DRAC Antilles-Guyane.

En 1989 toujours, un marché est signé en vue du développement de la gestion informatique du personnel, évoqué depuis longtemps. Le BIB collabore déjà avec les bureaux du personnel, et la paye a été traitée en priorité. La première paye automatisée opérationnelle date de 1967 ; depuis 1986, le calcul des traitements a été transféré à la comptabilité publique et la DGAC n'édite plus les bulletins.

Dans les années quatre-vingt-dix, le BIB conçoit les programmes de gestion financière pour le traitement du budget annexe de la navigation aérienne. Il intervient aussi dans la gestion des aéronefs, à partir du fichier des immatriculations, dans la gestion automobile et dans bien d'autres domaines. Mais, en même temps qu'il gère les programmes, le BIB assure la sécurité et l'intégrité des données des services.

Chevannes, terre d'accueil

A Chevannes, il y avait trois services : la maintenance Ile-de-France (MIF), installée aujourd'hui à Athis-Mons, le bureau informatique (BI) et une partie du département 4 du STNA (Radar et Cautra). Je suis arrivé à Chevannes à la mi-décembre 1983, à ma sortie de l'ENAC, avec une affectation à STNA/4, à la subdivision 4HD-système traitement plan de vol.

L'activité Cautra prenant de l'ampleur, fut créé - courant 1985, je crois - un nouveau département, STNA/7, réparti sur deux sites : Cautra locaux (STNA/7L) à Chevannes, où je restais affecté, et Cautra centraux (STNA/7C) à Athis. Par la suite, en janvier 1988, le département 7 fut regroupé à Evry, dans des locaux en location tout près de la préfecture de l'Essonne. Pour ma part, j'ai quitté le STNA pour la DRAC Sud-Ouest en septembre 1989 dans le cadre du déploiement de SIGMA.

Des Algeco avaient été installés à l'intérieur du bâtiment de Chevannes pour pallier le manque de bureaux et loger notamment la subdivision dont je faisais partie. Nous étions deux par Algeco et le manque de place nous obligeait à stocker nos listings dans le couloir… l'hiver, il fallait des gants pour les manipuler, car le bâtiment était glacial. Je me souviens en particulier des hivers 1985 et 1986, au cours desquels la neige rendait l'accès difficile en voiture. A la belle saison, le site était le domaine des lapins…

A midi, nous partions pour Villabé, à la cantine de la DDE, dans un minibus conduit par Claude Lalos. Tous les ans, en juin, était organisée une journée détente avec tennis, pétanque et repas. C'était très convivial, mais ça s'est perdu avec le déménagement à Evry.

Daniel Magnant, septembre 2012.

décret portant occupation temporaire d'un terrain sis n° 99 à 119, avenue de Versailles et n° 102 à 114, quai Louis Blériot, en me priant de saisir de ce projet la Commission de Contrôle des Opérations Immobilières Poursuivies par les Services Publics et de Regroupement des Locaux Administratifs.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, dans sa séance du [illegible] mettre fin à la situation difficile où se trouve votre département a émis sur la demande de mon représentant un avis favorable à l'opération mais a toutefois limité l'occupation temporaire à une durée de cinq ans.

Secrétariat, dactylographie et traitement de texte

1960, service des marchés du SNA. Michelle Pierre et sa machine à écrire entièrement électrique, l'une des premières du genre. Michelle se souvient que dans les années soixante l'école Pigier fournissait chaque année une vingtaine de sténodactylos au SGAC.

L'un des phénomènes les plus structurants de la vie des bureaux des trente dernières années est la généralisation des micro-ordinateurs. Le traitement de texte change la vie des secrétaires, qui échappent dorénavant à la manipulation délicate des pelures, à la correction des stencils et à la frappe répétitive d'une même lettre amendée par le rédacteur ; mais bientôt, c'est la frappe qui leur échappe. Désormais, le rédacteur rédige directement sur l'écran ; puis il délaisse progressivement les courriers structurés en forme de lettre et signés en vertu de délégations de signature bien identifiées pour des courriels moins formels et dont la multiplication pour une même affaire alourdit le processus au lieu de le simplifier et dilue la décision administrative.

La sténographie, qui faisait partie de la formation de la majorité des jeunes filles recrutées jusque dans les années 1980, n'a jamais été très pratiquée, sauf dans les cabinets ministériels, et les compétences se perdaient rapidement. Quant au corps des sténodactylographes, il disparaît en 1990, fondu dans celui des adjoints d'administration. Les pools ou centraux dactylographiques ne sont plus qu'un lointain souvenir et les emplois administratifs de premier niveau sont désormais des postes de gestion. Subsistent toutefois, en nombre limité, des secrétariats de direction ou de sous-direction, devenus des emplois de spécialiste en raison à la fois de la polyvalence qu'ils exigent et des contraintes d'assiduité qu'ils comportent.

Le secrétariat vu par *DPAG Info*, juillet-août 1977.

Sommaire

Françoise Abad

Il fait tout, sauf le café

« J'ai travaillé à la Convention de 1979 à 1990, au SFACT, au jury des examens du personnel navigant technique. Et c'est là que j'ai connu l'arrivée de ce que l'on appelait le traitement de texte. Cela a changé la vie de bien des secrétaires, dont la mienne. C'était une véritable bénédiction du ciel... Nous n'avions plus à "tout retaper" *because* une virgule bêtement oubliée, ou lorsqu'à la relecture un rédacteur décidait de modifier une phrase ou un paragraphe.

Ce fut un apprentissage, une nouvelle adaptation, mais après, quel bonheur, tant le travail était simplifié ! Nous pouvions avoir le chef le plus exigeant du monde, ça n'était plus un souci. Et en prime, pour rappel, les sténodactylos furent nommées adjoints, car leur fut reconnue une compétence supplémentaire. Je m'en souviens encore aujourd'hui, non sans émotion.

Ensuite, arrivèrent Word, Excel et tout ce que l'on appelle royalement "la bureautique". L'ordinateur fait tout, sauf le café… peut-être cela viendra-t-il un jour ? »

Août 2011.

Françoise Despreaux

J'aime les roses rouges et le jasmin de mon jardin

« Je suis entrée à l'Aviation civile le 15 décembre 1980, à vingt ans. J'avais d'abord fait des langues, je pensais aux métiers du tourisme, mais finalement cela ne me plaisait pas, et j'ai passé un BTS d'administration d'aménagement du territoire, section urbanisme.

Mais il a fallu que je travaille. Ma mère, madame Tissier, était infirmière à la Convention, elle avait une voisine, madame Loiseaux, affectée aux finances du STNA, qui se plaignait de ne trouver personne pour l'aider à la facturation. Ça s'est fait comme ça, j'ai été embauchée au STNA comme auxiliaire de bureau pour trois mois, pour liquider les factures de fin d'année. Le chef de bureau, c'était madame Perrin et le chef de département, monsieur Ratiarson. Par la suite, je me suis occupée des missions, des pensions, des congés de maladie… là où il manquait du monde. C'était formateur.

Mon contrat de travail a été renouvelé une fois, puis cela devait s'arrêter, contrairement aux deux autres auxiliaires embauchées avec moi. J'ai demandé une entrevue au chef du STNA, monsieur Monnier. Il m'a expliqué qu'on ne me gardait pas pace que je ne voulais pas taper à la machine… j'ai répondu que je n'avais pas refusé de le faire, mais que je ne savais pas. Il m'a cru, et je lui en ai toujours été reconnaissante. Il m'a donné ma chance. Il m'a dit : *" Si je vous mets dans un secrétariat pour que vous tapiez à faire rougir la machine, vous me promettez que dans trois mois vous saurez ?"* J'ai répondu que je ferais tout mon possible.

J'ai été affectée au département 6, chez monsieur Lataillade, avec une secrétaire charmante, Josette Artigau, qui m'a apporté ses cours de dactylo. Je tapais les rapports de balisage, elle me donnait des leçons et elle m'a appris le positionnement des doigts. Je me souviens encore d'un texte d'entraînement, extrait d'une méthode de dactylo : *"J'aime les roses rouges et le jasmin de mon jardin. "*

Au bout d'un mois, j'ai passé un test à Montparnasse, avec monsieur Poggi, puis j'ai remplacé la secrétaire de monsieur Monnier qui venait de partir. On était deux, il n'y avait pas encore de traitement de texte, simplement des machines à boule avec correcteur arrière automatique. »

Témoignage recueilli en novembre 2011.

Patricia Valentin

Mon métier, secrétaire de direction

« Après la section concours, en 1987, j'ai été affectée au secrétariat de Noël Millet, sous-directeur financier au service des personnels et de la gestion. Le secrétariat était commun avec celui du sous-directeur des personnels et des affaires juridiques, Jean-François Grassineau. Je remplaçais à l'occasion sa secrétaire, et je me souviens que les chefs de bureau et leurs collaborateurs préféraient que je fasse l'intermédiaire entre eux et monsieur Grassineau. Beaucoup avaient peur de lui… il est vrai que lorsqu'il sent qu'on le craint, il a tendance à en profiter un peu. Déjà, quand j'étais encore à la section concours, c'était moi que l'on chargeait de lui porter les stencils à signer. Je me suis toujours entendu avec lui, même si on avait parfois des prises de bec, car quand quelque chose ne me plaisait pas, je le lui disais. Il travaillait intensément et me donnait beaucoup de lettres à taper.

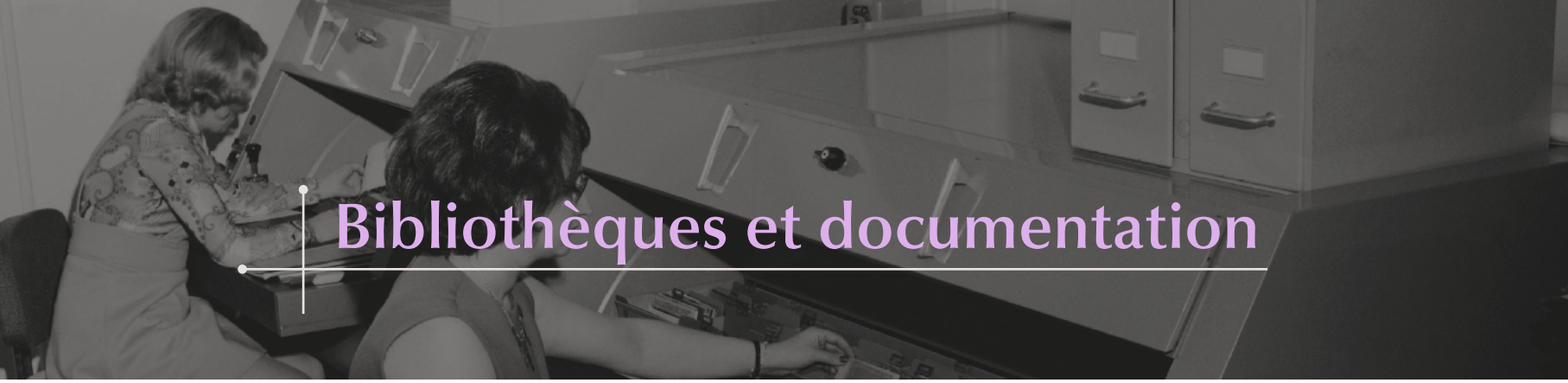
J'ai effectué ensuite des remplacements au secrétariat de Jean-Claude Jouffroy, adjoint au directeur général et chef du SPG ; puis j'ai été affectée au secrétariat de Jacques Pichot lorsque le SPG a été remplacé par la direction des ressources humaines et des affaires financières. Par la suite, j'ai retrouvé monsieur Grassineau lorsqu'il était adjoint au directeur général et je l'ai suivi lorsqu'il est devenu secrétaire général. Un incident m'a marquée : il fumait la pipe et, un jour, sa poubelle a pris feu. Quelqu'un est arrivé avec un extincteur… au milieu du nuage de fumée, il n'avait pas bougé, il continuait à travailler.

Ce qui me plait, dans le secrétariat de direction, ce sont les contacts, l'organisation des réunions, la préparation des dossiers… j'ai toujours eu de bons rapports avec tout le monde, y compris avec les syndicats.

J'ai passé dix ans à Montparnasse, il y avait un côté chaleureux, les services étaient moins cloisonnés qu'aujourd'hui, les collègues moins individualistes. Mais, entre autres, je garde le souvenir de ce qui m'avait frappée lorsque j'ai pénétré pour la première fois dans l'immeuble : la présence d'un huissier, une dame, qui attendait sur une chaise et trompait l'ennui en tricotant… »

Témoignage recueilli en novembre 2011.

Sommaire



Bibliothèques et documentation

Ginette Triacca, documentaliste à Montparnasse.

Météo-France, héritière des fonds documentaires de l'Observatoire de Paris, abrite depuis le XIXe siècle un centre documentaire concernant la science météorologique, bien connu des chercheurs. En revanche, l'Aviation civile constituée après-guerre n'a jamais mis en place de centre documentaire général ; le plus conséquent aujourd'hui est celui du STAC, héritage du STBA qui avait dans ses missions l'obligation de suivre et de diffuser la documentation technique relative à son domaine d'action. Quant à l'ENAC, cela va de soi, elle a toujours mis une bibliothèque à la disposition de ses élèves.

Le 93 disposait au 3e étage d'une pièce tapissée de rayonnages en bois, installés par les ouvriers de l'administration centrale, qui accueillait le centre de documentation tenu par Ginette Triacca, destiné aux besoins des affaires juridiques. En 1987, Mme Triacca était en poste depuis 10 ans ; elle avait succédé à la personne qui avait créé le service près de 25 ans auparavant. Elle disposait d'un lecteur-reproducteur de microfiches du *Journal officiel*, qui restera en service pendant près de 20 ans, puisqu'il suivra la DGAC à la rue Camille Desmoulins puis à la rue Henry Farman. Sylvie Mercier et Daniel Jolly prendront en 1993 la relève de Ginette Triacca.

Parmi les ouvrages anciens détenus au STAC, cette notice de 1932 du ministère de l'Air où les avions constituent l'unité de mesure des hangars : on peut y loger soit 32 Nieuport 62 C (3 escadrilles), soit 18 Potez 25 A (2 escadrilles), soit 8 Blériot 127 (1 escadrille).

Geneviève Bunout

Entre Orly et l'avenue Rapp

« Je suis née en 1921, j'étais chimiste, et j'ai eu des problèmes de santé à cause de mon travail. J'ai eu la chance de rencontrer l'épouse de Gilbert Manuel, qui était directeur des études de l'ENAC, à Orly, et j'ai été embauchée comme bibliothécaire en 1949.

En fait, on avait annoncé une visite du ministre, et il fallait monter d'urgence la bibliothèque. Le local était petit mais agréable, avec des meubles en chêne, mais sans livres… Les bouquins étaient encore entreposés chez le concierge et les élèves se servaient directement. Je les ai disposés comme je pouvais sur les rayonnages.

Le ministre est arrivé, nos directeurs étaient sérieux comme des papes, quand quelqu'un de la délégation s'est exclamé : *"C'est pas marrant, il n'y a pas de livres paillards là-dedans !"* Tout le monde pouffait de rire.

A l'époque, il n'y avait qu'un seul bâtiment correct à l'ENAC, celui de la direction ; les salles de classe, les logements et l'infirmerie étaient dans des bâtiments en demi-lune de l'armée américaine.

Je suis restée responsable de la bibliothèque de l'ENAC jusqu'en mai 68. Comme l'Ecole partait à Toulouse et que je ne voulais pas quitter la région parisienne, on m'a affectée à la météo, avenue Rapp. Le responsable de la documentation n'attendait apparemment personne, mais le directeur, Roger Mittner, un homme charmant, a dit : *"C'est un agent contractuel de 1ère catégorie, on nous la donne, c'est toujours bon à prendre…"*

J'ai fait ma place peu à peu, j'étais affectée à la subdivision bibliographie-traduction-automatisation, avec Philippe Maechler d'abord, puis avec Claude Sinolecka, jusqu'à ma retraite en décembre 1986. »

Témoignage recueilli en juillet 2011.

Hervé Darnajoux, l'un des piliers de la bibliothèque de l'avenue Rapp.

Sommaire

Jean-Pierre Javelle

La bibliothèque de Météo-France, plus de 130 ans d'histoire

Jean-Pierre Javelle est responsable du département documentation de Météo-France depuis 2003.

« A sa création en 1878, le Bureau central météorologique, ancêtre de Météo-France, s'installe au 60, rue de Grenelle, dans le 7e arrondissement. Il dispose d'un ensemble de publications de l'Observatoire de Paris dont il vient d'être séparé : *"254 ouvrages traitant des questions purement météorologiques et qui ne sont plus utiles aux services actuels de l'Observatoire, les exemplaires restés en dépôt des atlas météorologiques et des atlas des mouvements généraux de l'atmosphère publiés par l'Observatoire à l'aide des crédits spécialement affectés au service météorologique"*[1].

Le BCM emménage dans le "palais de l'Alma", rue de l'Université, en 1887. Le fonds documentaire est peu à peu catalogué. Il s'enrichit par des acquisitions et des échanges avec les services météorologiques du monde entier. Il intègre aussi des legs comme, en 1892, la bibliothèque météorologique d'Hervé Mangon (1821-1888), président du conseil du BCM et, en 1896, les livres scientifiques de Victor Regnault (1810-1878), célèbre chimiste et physicien français. La bibliothèque est utilisée par le personnel du BCM et, sans être officiellement ouverte au public, reçoit des personnes désireuses d'y effectuer des recherches, malgré l'exigüité de ses locaux.

En 1922, l'Office national météorologique succède au BCM, en unifiant les services météorologiques des Armées créés pendant la première guerre mondiale. La bibliothèque continue à se développer. Elle joue un rôle important dans la publication de la *Bibliographie météorologique internationale* qui, jusqu'en 1951, analyse le contenu des périodiques météorologiques de nombreux pays.

En 1945, la Météorologie nationale prend la suite du BCM. De nouveaux bâtiments sont construits avenue Rapp et la bibliothèque emménage en 1950 dans des locaux qu'elle conserve jusqu'en octobre 2011, date du transfert du siège de Météo-France à Saint-Mandé. L'informatisation a débuté en 1971, avec la création de la base bibliographique.

Aujourd'hui, les 5 000 mètres linéaires de réserves sont répartis entre Saint-Mandé, pour environ un quart du fonds, et Trappes pour les trois autres. La bibliothèque gère aussi une photothèque et, depuis 2009, la collection d'instruments anciens de Météo-France.

Le fonds ancien compte notamment 370 livres du XVe au XVIIIe siècle et 2 200 livres du XIXe, dont une proportion importante fait partie d'une collection de publications appartenant à la Société météorologique de France (SMF) et gérée par la bibliothèque depuis les années 1950. En particulier, le docteur Eugène Grellois (1811-1887), passionné d'histoire de la météorologie, avait en 1879 fait don à la SMF de sa bibliothèque personnelle qui comprenait des livres très anciens.

Héritière d'une longue histoire, la bibliothèque de Météo-France conserve et valorise le patrimoine documentaire et instrumental de Météo-France, tout en mettant à la disposition du personnel de l'établissement et des chercheurs extérieurs un riche ensemble de publications récentes, de la vulgarisation au plus haut niveau scientifique. »

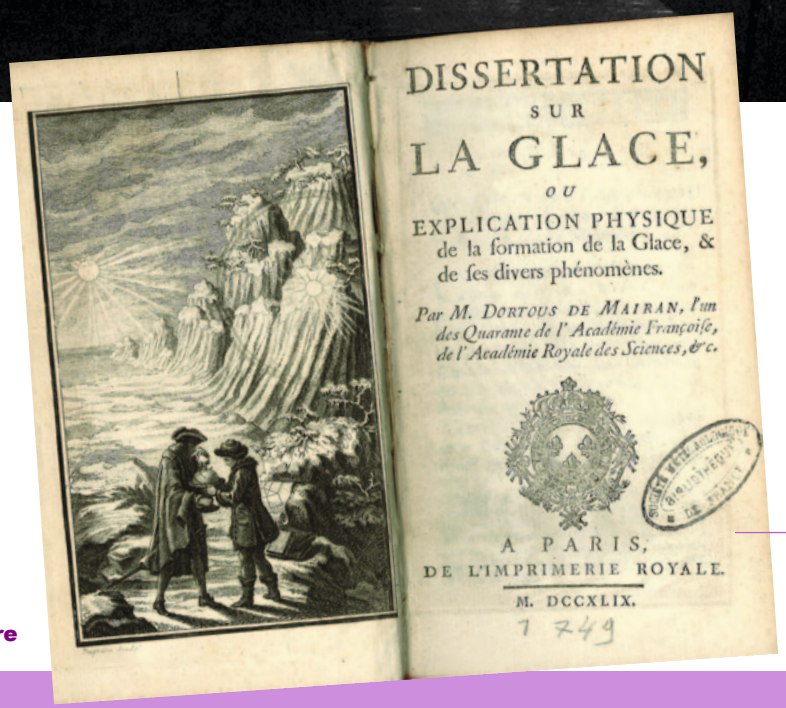
Décembre 2011.

Les registres manuscrits de la bibliothèque du BCM puis de l'ONM, utilisés de 1878 à 1938.

1. Lettre du ministère de l'Instruction publique, des Cultes et des Beaux-arts au directeur de l'Observatoire en date du 11 novembre 1878.

Sommaire

1974, avenue Rapp, une bibliothèque très fréquentée.



DISSERTATION
SUR
LA GLACE,
OU
EXPLICATION PHYSIQUE
de la formation de la Glace, &
de ses divers phénomènes.

Par M. Dortous de Mairan, l'un des Quarante de l'Académie Françoise, de l'Académie Royale des Sciences, &c.

A PARIS,
DE L'IMPRIMERIE ROYALE.
M. DCCXLIX.

Un ouvrage du fonds ancien : *Dissertation sur la glace ou explication physique de la formation de la glace et de ses divers phénomènes*, par Jean-Jacques Dortous de Mairan, 1749.

Sommaire

Du service intérieur à la logistique

1988, Montparnasse. Guy Boucher est chargé depuis 1983 de la gestion des fournitures de l'administration centrale : non seulement du 93, mais également de la Convention, de l'avenue de Friedland et de la rue du Louvre. Dernières nouveautés en magasin : les stabylo-boss et les post-it…

La qualité de la vie au bureau dépend de bien des choses : l'intérêt que l'on porte à son travail, les relations que l'on entretient avec ses collègues et supérieurs, mais aussi la manière dont on est installé, dans un bureau confortable ou exigu, trop ou pas assez ensoleillé… Il faut souvent s'en accommoder et espérer simplement que le prochain changement de poste élargira l'horizon. Mais en attendant, le bien être quotidien dépend de ceux dont le métier est de s'occuper de *la maison* : le service de l'entretien, celui des fournitures, les téléphonistes, le service du courrier, en un mot ce que l'on appelait autrefois le service intérieur, aujourd'hui la logistique.

A Montparnasse, DPAG/6 était le bureau chargé de l'ensemble des fonctions au service du lieu, avec un périmètre de fonctions variant un peu selon les époques : gestion et entretien des immeubles, du matériel et du mobilier, sécurité et gardiennage, standard téléphonique, courrier général, atelier de reproduction, gestion des véhicules, un temps même bibliothèque…

Ses effectifs étaient en bonne partie constitués d'agents de service et d'ouvriers d'Etat ; ces derniers, à l'exception des chefs d'équipe, figurent rarement sur les annuaires.

En soixante ans, la terminologie du bureau a évolué : on est passé du service intérieur aux moyens généraux, puis à l'équipement, enfin à la logistique. Les moyens aussi ont changé : diminution des effectifs, recours accru à la sous-traitance, parfois inévitable en raison de la complexification des installations, mais aussi externalisation des tâches, génératrice à la fois de gains en personnels et de croissance des dépenses de fonctionnement.

Sommaire

Josiane Haumont

17 ans à la section auto

La section auto en 1988. Pierre Lecherbonnier, Josiane Haumont, Jean-Claude Savin et Jeanne Moulin.

« Je suis entrée à l'Aviation civile le 15 novembre 1973, à 23 ans. J'avais un CAP et un BEP de comptabilité et cinq ans d'expérience professionnelle chez un expert comptable. J'habitais la Porte de Vanves, mon père était un vrai Parisien[1].

J'ai été affectée à la section automobiles, à Montparnasse. La section était au rez-de-chaussée, près du bureau des chauffeurs. Je suivais la comptabilité des véhicules ainsi que la distribution des bons d'essence. Je me souviendrai toujours de mes débuts au 93. J'ai été accueillie par Gilbert Sempéré, qui dirigeait DPAG/6, le bureau matériel-service intérieur-section automobiles. Il m'a dit le premier jour : "*Pour moi, le travail, c'est une famille*"… ça m'est resté.

Au bureau, l'ambiance était excellente. Pour ma Catherinette, les collègues avaient confectionné un magnifique chapeau en carton surmonté d'une voiture et d'une pompe à essence… pour ma collègue dactylo, c'était une machine à écrire.

Montparnasse, c'était un quartier formidable. Il y avait tous les magasins qu'on voulait, le jardin du Luxembourg et, avec le 58, La Samaritaine n'était pas loin... J'avais la chance d'avoir une carte pour la cantine d'ADP, boulevard Raspail. De temps en temps on allait manger une crêpe vers Edgard Quinet. On croisait des artistes, je me souviens de Thierry Le Luron entrant à la Coupole.

En 1986, on manquait de place à Montparnasse et la section auto, dirigée par Jean-Claude Savin, a été transférée à la Convention. En 1991, elle a été rattachée au garage des Morillons. J'ai changé de poste et j'ai retrouvé Montparnasse, où j'étais chargée de la facturation aux compagnies. J'ai conservé ces fonctions à Camille Desmoulins puis à Farman, jusqu'en 2004. Aujourd'hui, je gère la paye des administratifs de la DTI et de l'ENAC.

En quittant Montparnasse, en 1993, beaucoup d'entre nous avaient la larme à l'œil. L'ambiance du 93, on ne l'a pas retrouvée… Je suis restée attachée au quartier, j'y retourne souvent.

1. Les quatre grands-parents de Josiane étaient nés à Paris… il ne doit plus rester aujourd'hui beaucoup de vrais Parisiens.

J'ai gardé des contacts avec des anciens collègues, et même des amitiés comme Marcel Billault, un ancien chauffeur de direction, ou Irène Naudi, qui faisait fonction d'hôtesse au rez-de-chaussée. Son mari, Louis Naudi, dirigeait la section auto lorsque je suis arrivée, c'était un homme discret, carré, que j'appréciais beaucoup.

Aujourd'hui, au bureau, on a des collègues, autrefois on avait aussi des amis. Malgré l'informatique, on a l'impression d'avoir plus de travail… Et puis ces longs couloirs impersonnels, c'est une perte de temps. »

Témoignage recueilli en novembre 2011.

Pierre Lecherbonnier

2 600 véhicules

« En 1979, la Cour des comptes a examiné la gestion du parc automobile des Morillons, alors assurée par le STBA. L'inspection générale a fait un rapport, à la suite de quoi l'activité a été rapatriée en administration centrale et confiée à Gilbert Sempéré qui avait déjà en charge la section auto. A partir de 1980, je me suis occupé des immatriculations à mi-temps, puis à plein temps, mais à la Convention, alors que la section auto était encore à Montparnasse et n'a rejoint la Convention que par la suite.

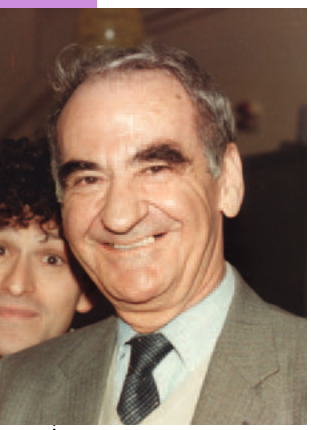
La section auto gérait le parc automobile de l'ensemble de la DGAC, tous services de métropole et d'outre-mer confondus. Cela représentait 2 600 véhicules, des véhicules légers aux engins de travaux publics en passant par les véhicules incendie, tout ce qui était immatriculé par les Domaines. J'y ai passé 28 ans. »

Témoignage recueilli en octobre 2009.

Sommaire

Pierre Lecherbonnier

Sempéré et ses équipes



Gilbert Sempéré

« J'ai été embauché le 19 juillet 1976 à la DGAC, comme magasinier. Je m'occupais avec Marc Lecherbonnier, mon cousin, de commander les fournitures de bureau de Montparnasse et de la Convention et aussi du suivi du mobilier. Je dépendais de Gilbert Sempéré et de son adjoint, Maurice Leroux.

Monsieur Sempéré gérait aussi la section automobile, le courrier général, l'atelier de reproduction, le standard téléphonique, le central dactylographique auquel les rédacteurs envoyaient leur frappe ainsi que la maintenance de Montparnasse et des sites de Friedland, de Washington et du Louvre. Il dirigeait environ 80 à 90 personnes. La Convention était à part, c'était monsieur Morata qui en avait la charge.

Pour l'entretien de Montparnasse et des autres sites - sauf la Convention -, il y avait une équipe d'une douzaine d'ouvriers. Ils faisaient beaucoup de choses eux-mêmes, par exemple la menuiserie. Tous les placards des couloirs de Montparnasse et beaucoup d'armoires de bureau ont été fabriquées par eux. Il y avait aussi un plombier, un électricien bâtiment, deux peintres en bâtiment. On sous-traitait beaucoup moins qu'aujourd'hui, simplement des travaux spécialisés, comme l'entretien de la chaufferie.

Parmi beaucoup d'autres, une image m'est restée de mes premières années à Montparnasse : celle d'un ouvrier d'Etat déménageant sur son dos une armoire métallique du troisième étage au rez-de-chaussée sans faire de pauses. Il était connu pour avoir une force musculaire exceptionnelle, il devait faire 1,90 m et peser 100 à 120 kg. Ce n'était pas un défi, ni une brimade. Il était le seul disponible à ce moment-là, il avait fait le boulot… »

Témoignage recueilli en octobre 2009.

Le sous-sol du 93, domaine des ouvriers d'entretien. Sur ce plan de 1954, la répartition des locaux en 1967 : la coopérative et le dépôt d'archives sont encore là.

Sommaire

Alain Corcagnani

Montparnasse et ses sous-sols

« J'ai été recruté le 15 juin 1983 comme électricien bâtiments groupe IV à Montparnasse, j'avais 29 ans, 15 ans de métier dans le privé, et une passion depuis l'école, le rugby. J'avais un peu d'appréhension en rentrant dans l'Administration, elle n'a pas toujours une bonne image…

Nous nous occupions de l'entretien de Montparnasse, de l'avenue de Friedland, de la rue du Louvre et du garage des Morillons. Nous étions une dizaine d'ouvriers à l'atelier. La Convention était à part, elle avait sa propre équipe, presque tous des OPA. Mais nous y allions tout de même nous occuper des déménagements, je n'ai jamais compris pourquoi.

A l'époque, la DGAC ne sous-traitait pratiquement aucun des travaux d'entretien, simplement la climatisation et la maintenance de la chaufferie. Les menuisiers fabriquaient tous les meubles, les bureaux, les armoires…

Les conditions de travail étaient assez particulières. Notre atelier était au sous-sol du bâtiment, éclairé par des soupiraux. Le chef d'équipe avait son bureau à côté de l'atelier. Il ne nous laissait pas beaucoup d'initiative. Je me souviens qu'un jour, j'avais changé une lampe grillée sans qu'il me l'ait demandé. J'ai eu droit à une réflexion : *"Tu veux prendre ma place ?"*

Il ne voulait pas que nous ayons des relations avec les personnels des bureaux, il n'aimait pas nous voir au 2e étage, celui de la direction : quand nous avions terminé une tâche, il fallait redescendre à l'atelier pour prendre de nouvelles directives.

Si l'organisation du travail était trop rigide, l'ambiance en revanche était souvent débridée. Les anniversaires, par exemple, donnaient habituellement lieu à des fêtes qui sont restées dans les mémoires… Elles réunissaient l'équipe d'entretien mais aussi les autres sections des moyens généraux. Pour ma part, j'ai participé simplement à une ou deux. Cela commençait à midi, cela continuait l'après-midi avec un tourne-disque, parfois au restaurant le soir, puis en boîte de nuit… sans compter que certains remettaient ça le lendemain midi.

J'ai passé dix ans à Montparnasse. La situation des ouvriers d'Etat s'est bien améliorée dans l'intervalle. On a créé une famille des ouvriers d'entretien pour regrouper les familles du bâtiment et les électriciens ont pu devenir électrotechniciens. J'ai fait ce choix. Les ouvriers ont pu aussi obtenir des mutations. Par la suite, je me suis impliqué syndicalement, j'ai siégé un temps à la commission d'avancement de l'établissement central ouvrier et à la commission paritaire ouvrière.

En 1993, nous sommes partis à Camille Desmoulins, j'étais alors groupe VII. Le chef d'équipe a pris sa retraite vers 1995, Gérard Fournier l'a remplacé. Puis nous avons déménagé à Farman. Le bâtiment est beaucoup plus complexe que celui de Camille Desmoulins et nous avons été jusqu'à trois électrotechniciens. Je remplaçais Gérard Fournier pendant ses congés et lorsqu'il a quitté le service, en 2004, je suis devenu chef d'équipe.

Aujourd'hui, les difficultés principales tiennent au fait que nous sommes de moins en moins nombreux, pour un bâtiment difficile à gérer. Mais l'esprit aussi a beaucoup changé, cela avait commencé dans les dernières années à Montparnasse et cela s'est accéléré à Camille Desmoulins. Il y a moins de liens entre les collègues, moins de moments de détente, les gens sont plus occupés, plus individualistes… je le regrette, je pense que la camaraderie est importante, qu'elle contribue à la qualité du travail et au plaisir qu'on peut y trouver. »

Témoignage recueilli en avril 2012.

L'équipe des ouvriers d'entretien dans les sous-sols de Montparnasse en 1992, lors du départ en retraite de Pierre Delcher. De gauche à droite Christian Murat, plombier-chauffagiste, Alain Corcagnani, électricien bâtiment, Jean-Luc Buret, menuisier, Maurice Dufraigne, peintre bâtiment, Pierre Delcher, menuisier, Alain Lefrançois, ouvrier d'entretien ; André Murat (dit Maurice), chef d'équipe et Gérard Fournier, menuisier.

Sommaire

Pierre Schintu

Du magasin à l'autocom

« J'avais servi trois ans dans la Marine, comme radariste, et je faisais des petits boulots à Paris. J'avais 24 ans. En 1977, j'ai répondu à une annonce de l'ANPE qui recherchait un magasinier-comptable pour le SSBAIF, rue des Pyrénées. J'habitais le 20e. J'ai envoyé une candidature, et on m'a convoqué, non pas rue des Pyrénées, mais rue Lecourbe. Je ne me souviens pas avoir passé de test.

Ne recevant pas de nouvelles, j'ai donné un coup de fil au SSBAIF en toute fin d'année. On m'a répondu : "*Vous commencez lundi !*" Le lundi en question, c'était le 2 janvier 1978.

J'ai été embauché comme ouvrier des parcs et ateliers. Les ouvriers de la Convention étaient tous OPA, gérés par le SSBAIF, alors que ceux de Montparnasse étaient ouvriers d'Etat, un statut beaucoup plus intéressant, je l'ai compris plus tard.

Au début j'ai été un peu surpris, on ne me donnait pas de consignes ni de travail précis, je n'étais pas habitué. Le magasin était à côté de la grande cheminée. Je m'occupais des fournitures, des commandes et des achats. Mais je débordais d'énergie, et j'aidais aussi pour les déménagements - il y en avait tout le temps sur le site - pour l'électricité et pour d'autres travaux. Je n'étais pas bricoleur, j'ai appris beaucoup avec mes collègues du service intérieur. Ils étaient une dizaine, il y avait notamment deux menuisiers, un électricien, un plombier, un métallier, deux peintres…

Monsieur Morata, le responsable du service intérieur de la Convention, était très présent sur le site, il avait l'œil à tout, comme par exemple le stationnement des voitures. J'étais chargé de mettre des étiquettes pour l'accès au parking extérieur et au garage souterrain, il s'agissait d'éviter les voitures ventouses. Monsieur Morata surveillait la température dans les bureaux, il passait avec son thermomètre électronique et notait les températures pour régler ensuite le débit des radiateurs. Il ne fallait pas dépasser 19 degrés, même si on avait froid.

Il y avait des comportements qui me surprenaient, des personnes qui dévissaient les ampoules pour leur usage personnel ou prenaient les essuie-mains… certains, et pas des moindres, venaient même au magasin demander des ampoules pour leur domicile ou faire réparer des objets personnels.

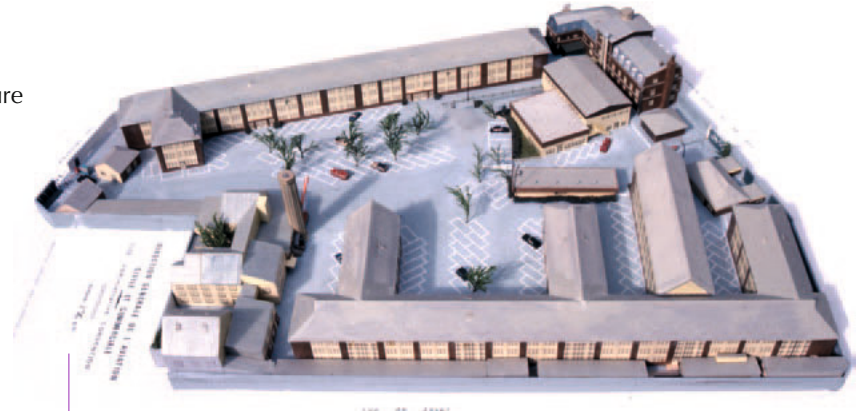
La vie à la Convention était sympa, il y avait davantage de fêtes qu'aujourd'hui. Au service intérieur, on rigolait beaucoup, les gens se rencontraient dans la cour, on connaissait tout le monde. Il y avait parfois des histoires privées qui débordaient un peu. Mais s'il y a quelque chose qui s'est bien amélioré depuis, c'est la sobriété…

Le chef d'équipe est parti, puis monsieur Morata. Je n'étais pas chef d'équipe, mais j'ai fait en sorte de coordonner un peu les activités. Monsieur Barberet a remplacé monsieur Morata, et il se reposait beaucoup sur moi.

En 1993, on a appris que nous allions quitter la Convention, et je ne savais pas très bien où aller. Les emplois de la rue Camille Desmoulins devaient être pourvus par les ouvriers de Montparnasse et, pour ma part, je ne voulais aller ni à Athis, ni à Bonneuil. Jean-Marie Larsonnier, qui s'occupait de la téléphonie à la Convention, m'a demandé si je voulais travailler avec lui et j'ai accepté. Je me suis déplacé sur tous les sites qui allaient disparaître pour pouvoir organiser les téléphones de la même façon sur le nouveau site. J'ai fait des stages pour pouvoir piloter l'autocom. Puis est venu le déménagement à Farman. Il a fallu beaucoup travailler pour le transfert des téléphones, le soir et même le week end.

Dans mon secteur, le travail est plutôt agréable et techniquement, on ne s'endort pas. En plus des téléphones fixes, je m'occupe désormais de la téléphonie mobile. Je suis autonome et j'ai beaucoup de relations avec les personnels, à tous les niveaux. En règle générale, ils sont plutôt agréables, ils ont besoin de moi et me remercient… même si je ne fais que mon boulot. »

Témoignage recueilli en avril 2012.



Maquette de la Convention réalisée en 1982 par l'équipe des OPA, notamment Jean-Marc Crouillebois, Fernand Cataña et Jean-Luc Boivin. Pierre Schintu se souvient avoir disposé les arbres et les voitures.

Sommaire

Septembre 1988, le bureau du courrier à Montparnasse. De gauche à droite une stagiaire, Evelyne Petit, Suzanne Dardet, Nicole Langumier, Joëlle Decoux et Jacqueline Bringier.

Le bureau de poste du 93

En 1988, Evelyne Petit dirige le courrier général, composé de six personnes dont une à mi-temps et de trois chauffeurs dont également un à mi-temps. Elle insiste sur le fait que l'organisation du service repose sur un travail d'équipe. Le courrier est installé au rez-de-chaussée de l'immeuble de Montparnasse. Outre la gestion du courrier arrivée - décacheté avant diffusion sauf s'il est nominatif - et départ, le courrier général assure la diffusion de tous les textes généraux et individuels et de la revue *SPG Info* avec mise sous enveloppe et rédaction des adresses… soit 250 000 enveloppes par an.

Le courrier général effectue lui-même l'affranchissement postal et porte le courrier départ au bureau d'expédition de la rue Littré. Melle Petit se charge des recommandés et des Chronopost. Le courrier PTT est récupéré rue Saint-Jean-Baptiste de la Salle.

Le courrier de tous les autres sites de l'administration centrale transite par Montparnasse : Convention, Morillons, Friedland, Washington, Georges Pitard. Et, depuis 1986, le courrier général appose un tampon sur tout courrier à l'arrivée[1].

VAU 34-20

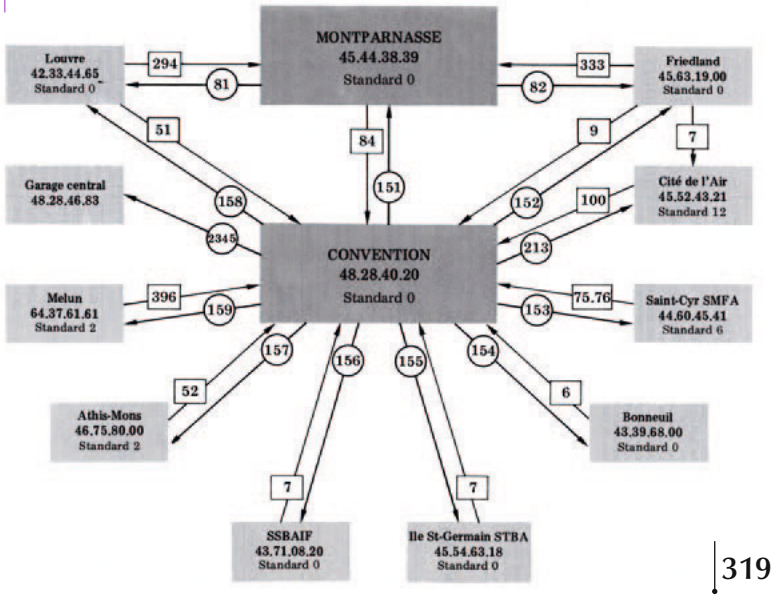
La DGAC est équipée en 1959 d'un standard à fiches, à la Convention, qui répond au numéro général VAU 34-20. Huit opératrices avec un casque, dans le bâtiment qui fait l'angle des rues de la Convention et de la Croix Nivert, là où sera ensuite installée la petite salle de la cantine. Le service est ensuite déplacé dans le local où iront par la suite les licences, donnant sur la rue de la Croix-Nivert ; il est équipé d'un standard Tellic à boutons. Il dispose de neuf opératrices en brigade. En 1976, c'est l'arrivée d'un standard AOIP, semi automatique. Le standard déménage sous la cafétéria.

1. Quant à l'enregistrement des courriers, il est laissé à la discrétion des services et de leurs secrétariats.

Micheline Duquenne est nommée chef de standard en 1983, en remplacement d'Yvonne Lacalmette. Dans l'article qui lui est consacré par *SPG Info* en octobre 1988, elle souligne que si l'amabilité, la patience et la vivacité sont des qualités essentielles pour une opératrice, il en est une tout aussi importante : la mémoire… Chaque opératrice doit tenir à jour sa documentation et l'inscrire très vite dans sa tête. L'effectif est alors de 15 personnes réparties en deux brigades : elles traitent 2 500 communications par jour.

Mais en 1987, le matériel ne suffit plus aux besoins et connaît panne sur panne. La Convention, en 1988, c'est 850 personnes et 800 postes téléphoniques… Le standart AOIP est remplacé en 1988 par Opus 4000, un nouveau central téléphonique et télématique ou, en termes officiels, *« un autocommutateur numérique permettant de transmettre les voix et les données »*. Chacun a désormais son propre numéro et peut être joint sans passage par le standard. Ce qui paraît aujourd'hui aller de soi est à l'époque une nouveauté. Moins de fatigue nerveuse, sélection directe à l'arrivée, numérotation abrégée, mélodie d'appel… les conditions de travail sont bien meilleures et les effectifs peuvent décroître.

Le réseau des liaisons téléphoniques DGAC en novembre 1985.



Le standard de la DGAC à la Convention en 1988. De gauche à droite une intérimaire, Huguette Fouilliot, Micheline Duquenne, chef de standard et Gisèle Montigny. Deux opératrices sont au téléphone, ce qui démontre, en dépit des mauvaises langues, que la ligne n'est pas toujours occupée…

Les standardistes de la DGAC en 2003, rue Henry Farman. De gauche à droite Evelyne Péreira, Christiane Berger, Marie-Noëlle Richard et Marie-Christine Duquenne. Debout Jean-Pierre Delattre, chef du bureau télécommunications.

Montparnasse dispose aussi d'un standard, ainsi que les autres sites, comme par exemple Friedland, Louvre et plus tard Blomet. En 1993, lorsque les services se regroupent à la rue Camille Desmoulins, les trois standards de la Convention, de Montparnasse et de Blomet, composés chacun de quatre personnes, fusionnent dans une organisation qui permet à chaque opératrice de garder son mode de travail : en brigade ou en journée. Montparnasse, qui continue d'héberger des services de l'Aviation civile, conserve un opérateur.

Depuis 1962 les téléphonistes étaient recrutées sur un concours organisé par les PTT ; le corps est supprimé en 1993 et ses membres reversés dans celui des agents d'administration.

Evelyne Péreira, téléphoniste à Friedland puis à Blomet, et Marie-Christine Duquenne, affectée à la Convention puis à Montparnasse et qui effectuait des remplacements rue du Louvre puis rue Blomet, se souviennent aujourd'hui avec un peu de nostalgie de l'époque où, sur le nouveau site de Camille Desmoulins, le standard et l'accueil passèrent de la logistique à la communication, qui constituait alors une sous-direction. Les fonctions des standardistes furent élargies : un télétype connecté au réseau du service fixe des télécommunications aériennes (RSFTA) et un télex leur permettaient d'envoyer et de recevoir des messages pour la DTA et la DNA ; elles diffusaient par fax la revue de presse quotidienne et autres communiqués ; elles participaient même à l'accueil du public dans le hall.

Cette organisation du travail, qui valorisait le travail des téléphonistes de la DGAC, disparaîtra au milieu des années 2000, l'équipe du standard retournant alors au service de la logistique et à ses fonctions traditionnelles.

Sommaire

Pleins feux sur les métiers

Illustration de la rubrique « La vie des métiers » dans *SPG Info* de mai 1988.

A partir de janvier 1987, *SPG Info* comporte chaque mois deux rubriques consacrées à des métiers atypiques ou mal connus, intitulées « L'interview » et « La vie des métiers ». Les articles sont signés de Nadine Spira et illustrés le plus souvent par des photos du STBA. Le numéro de janvier est consacré à Françoise Jarry, régisseur d'avances et de recettes à SPG et à Philippe Deguillard, TET chargé de la sûreté aéroportuaire au STBA. En février, c'est le tour de l'assistante sociale-chef Yvette Couston et de Pascal Le Hérissé, ESA chargé du contrôle en vol des aides radio au STNA de Melun-Villaroche. Mars est consacré à Micheline Rabereau, du bureau des pensions et à Jean-Luc Briot, ornithologue au STNA.

Avril présente Pascal Kuzoski, « monsieur hygiène et sécurité » et s'intéresse à deux spécialistes féminines de l'étalonnage des thermomètres à la météo de Trappes, Angèle Borg et Jocelyne Devilliers. Mai donne la parole à André Murat, responsable de l'atelier d'entretien du SPG et à Régine Parayre, TAC et hôtesse de l'Air à bord de la Caravelle du SFACT basée à Melun-Villaroche,

En juillet-août, c'est au tour de Sonia Chellaoua, infirmière du service médical de la région parisienne et de Bernard Boiteux, chef de district Bourgogne-Franche-Comté. Septembre est consacré à Bernadette Cauvin, dactylo reconvertie pupitreur à Chevannes et à Jacques Magnet, TET, contrôleur aéronautique au Centre de Saint-Yan. Octobre invite Monique Bouscarle, responsable de la section archives et Philippe Bataillé, aéromodéliste au SFACT. Novembre présente Ginette Triacca, documentaliste et Joël Rault, commandant de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur. Le dernier numéro de l'année est consacré à Jeanine Moureau, chargée de la mise en route des agents affectés outre-mer et à Bernard Mangane, enquêteur au bureau enquêtes-accidents. Et les portraits continuent les années suivantes… mais à partir de septembre 1990, le projet de modernisation de la DGAC envahit les colonnes et la rubrique métiers ne traite plus qu'un seul sujet au lieu de deux chaque mois.

Ci-après, parmi bien d'autres, quatre métiers évoqués dans *SPG Info* entre 1987 et 1989 : l'aéromodélisme, les licences, la conception graphique et les archives.

Sommaire

Philippe Bataillé

Du SFACT au STNA en modèle réduit

SPG Information *d'octobre 1987 s'intéresse à l'aéromodélisme avec Philippe Bataillé, aéromodéliste depuis son enfance et pilote privé, affecté au SFACT, mis à la disposition du STNA et exerçant ses fonctions à Melun-Villaroche. Bernard Palayret, lui-même modéliste, lui confie l'aéromodélisme au sein du bureau aviation générale du SFACT. M. Bataillé travaille aussi pour le STNA, à la fabrication d'engins, notamment de faux faucons télécommandés pour la division chargée du péril aviaire. Enfin, toujours pour la division nuisances, il réalise des drones téléguidés en vue des sondages météo précédant les mesures acoustiques.*

« Au début des années 1980, Jean-Luc Briot, ornithologue au STNA, décide d'utiliser des modèles réduits d'avions pour effaroucher les oiseaux sur les aérodromes. D'abord avec des maquettes de rapaces puis avec des formes géométriques simplifiées, des essais sont conduits sur des décharges publiques de la région parisienne pour valider le concept et la réaction des oiseaux. Par la suite, des essais ont eu lieu à Orly sur des pigeons et à Toulouse sur des vanneaux. Une campagne d'essais comparatifs entre deux méthodes, l'une basée sur l'utilisation de faucons dressés et l'autre sur l'utilisation des modèles réduits, a lieu sur l'aéroport de Toulouse en 1986 pendant deux semaines. Cette expérience va montrer que les faucons couvrent un territoire de l'ordre d'une centaine d'hectares, soit dix fois supérieur à celui des modèles réduits.

Parallèlement, un modèle réduit est utilisé pour tester des feux à éclats destinés à l'effarouchement des oiseaux. Histoire sans lendemain qui a vu le crash du modèle… à l'indifférence générale des oiseaux.

A la même époque, le laboratoire acoustique du STNA effectue les mesures en vue de l'obtention du certificat de nuisance des aéronefs civils (CLN). Alain Depitre, responsable du laboratoire, a l'idée d'utiliser des modèles réduits pour effectuer les sondages météorologiques nécessaires. Ces sondages consistent à effectuer un vol entre le sol et 600 mètres pour détecter les couches d'inversion de température en temps réel puis à relever les valeurs de température et d'humidité relative de l'atmosphère traversée par l'avion.

Pour mener à bien ces missions, une série d'engins est réalisée au STNA, avec l'aide du centre national de vol à voile de Saint-Auban pour la plasturgie. Puis une nouvelle série d'engins bipoutre à moteur propulsif, plus adaptés à la mission, est développée avec le support du centre de recherche de la Météorologie nationale de Magny-les-Hameaux : l'aménagement optimal de la soute avant, destinée à la télémesure, permet de placer les capteurs en-dehors des perturbations du moteur et de l'hélice. Ensuite, pour fiabiliser le décollage, une catapulte est conçue à Magny-les-Hameaux et au centre SFACT de Melun-Villaroche : elle permet de faire décoller un engin de 10 kg sur 3 mètres sur n'importe quel terrain.

Par ailleurs, une série d'engins en forme de disque est réalisée pour effectuer une mission de sondage météorologique sur un bateau de la Marine nationale dans le cadre d'une campagne de recherche sur la propagation des ondes radar.

Les premières télémesures destinées à retransmettre en temps réel la valeur de la pression atmosphérique, de la température et de l'humidité relative ont été développées par le STNA, avec la contribution du centre de Magny-les-Hameaux pour les capteurs et leur conditionnement. Cette méthode de contrôle des basses couches de l'atmosphère a été utilisée jusqu'à la fin des années 1990 pour le contrôle des sondages atmosphériques lors des mesures de certification des avions civils d'EADS (ATR, AIRBUS) à Toulouse-Blagnac puis à Tarbes et dans le cadre de la certification acoustique des avions Dassault à Istres, des hélicoptères de Eurocopter à La Fare-les Oliviers et de celle des avions légers à Montargis. »

Janvier 2012.

1983. Les débuts de l'effarouchement à Orly. Alain Eudot tient un modèle réduit ressemblant à un rapace.

Sommaire

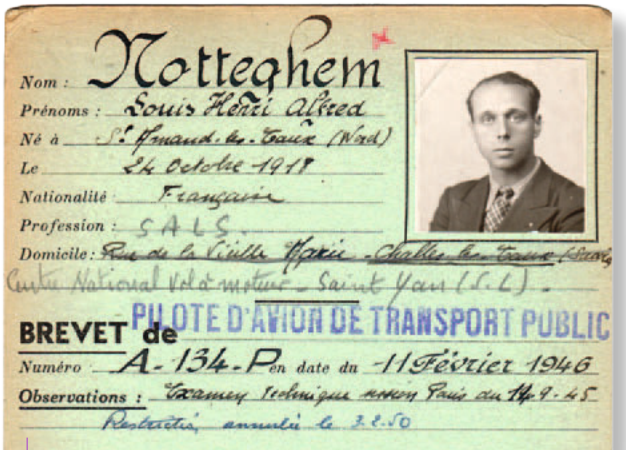
1989, Cornebarrieu, près de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Philippe Bataillé catapulte une sonde aérologique motorisée.

La maison du PN

Le bureau le plus couru de la DGAC est sans nul doute celui des brevets, licences et registres du personnel navigant de l'aéronautique civile, installé dans le petit pavillon donnant sur l'entrée du 155, rue de la Croix-Nivert. Ne pas confondre : le brevet, c'est le diplôme ; la licence, c'est le document, renouvelé périodiquement, qui donne le droit de piloter.

Jean-Yves Peltier dirige depuis 1983 le bureau de sept agents qui gère les licences professionnelles et les qualifications, notamment d'instructeur : 30 000 dossiers de personnels navigants techniques et 17 000 de personnels navigants commerciaux. Et le nombre de dossiers croit de 15 % par an… Le bureau des licences tient des registres, sur lesquels l'inscription conditionne l'affiliation à la caisse de retraite du personnel navigant. Quant aux 80 000 pilotes privés, leurs dossiers sont gérés par le service du matériel de la Formation aéronautique, à Saint-Cyr-l'Ecole.

Pour *SPG Info*, Jean-Yves Peltier rappelle sa profession de foi : *« J'attache un point d'honneur à ce que tous les commandants de bord reçoivent ici cette qualité d'accueil qu'ils nous réservent sur leurs lignes. »*



Nom : Notteghem
Prénoms : Louis Henri Alfred
Né à St Amand-les-Eaux (Nord)
Le 24 Octobre 1918
Nationalité Française
Profession : SALS.
Domicile : Centre National Vol à moteur - Saint Yan (S.L).
BREVET de PILOTE D'AVION DE TRANSPORT PUBLIC
Numéro A-134-P en date du 11 Février 1946
Observations :

Brevet de pilote de transport public de Louis Notteghem, chef du centre de formation aéronautique de Saint-Yan de 1950 à 1982.

Le bureau des licences en 1989. De gauche à droite Odette Simon, Yolande Momenceau, Viviane Marsac et Jean-Yves Peltier.

Sommaire

Vincent Courtois

Des navigants aux licences, le sentiment d'être utile

Après dix ans au service du personnel, longue peine tempérée par les atouts de Montparnasse, Vincent Courtois rejoint le SFACT en janvier 1992, tout d'abord au bureau des personnels navigants, puis aux licences. C'est l'époque de la crise du transport aérien et des pilotes au chômage.

Licence de Jehan de Philip, pilote du groupement aérien du SGACC.

« Autant le SPG était un monde vertical, où les agents de catégorie B signaient rarement un bordereau, autant le SFACT, composé en grande partie d'ingénieurs, ne connaissait pas la hiérarchie ; le tutoiement y était la règle, quel que soit le grade ou la fonction, ce qui, au début du moins, ne manqua pas d'étonner le transfuge que j'étais, habitué au formalisme et aux manières guindées de Montparnasse…

Je fus tout d'abord affecté au bureau des personnels navigants chargé de l'homologation des écoles formant les pilotes professionnels. Mes tâches étaient fort modestes, j'archivais les manuels de formation et assurais la correction mécanographique des examens de pilotes privés passés dans les consulats et les ambassades.

Les responsabilités de ce bureau étaient néanmoins importantes et le contexte très particulier, puisqu'il s'agissait de la première grande crise traversée par le transport aérien après la première guerre du Golfe. C'était une période très difficile pour la profession ; Air France, au bord du dépôt de bilan, avait suspendu ses recrutements et les écoles de formation n'avaient plus de clients. S'y ajoutait le fait que, dans les années précédant cette crise, les compagnies aériennes, prévoyant une croissance sans fin, avaient beaucoup communiqué sur l'attractivité du métier de pilote et facilité le financement des formations. Air France avait même débauché des ingénieurs fraîchement sortis de l'ENAC en payant leur dédit. De nombreux jeunes gens, cédant à ces sirènes et qui avaient entrepris un cursus complet, se trouvaient désormais sans débouchés et contraints de rembourser de forts coûteux emprunts…

Le SFACT s'est beaucoup investi pour aider ces jeunes en panne de financement à achever leur formation. Certains se sont accrochés, ont emprunté et ont fini après plusieurs années d'efforts par intégrer une compagnie aérienne, régionale ou étrangère. Mais ils n'ont pas toujours fait la carrière espérée. Et d'autres ont abandonné.

Fin 1994, à Camille Desmoulins, j'ai intégré le bureau des licences, chargé de la délivrance et de la mise à jour des licences de pilote. J'y ai été notamment chargé du report des qualifications avion étrangères sur les licences françaises ; ce travail consistait, en liaison étroite avec les experts de la DGAC, à vérifier que le niveau des formations effectuées par les candidats était bien conforme aux exigences de notre réglementation.

Ce travail m'intéressait et me donnait le sentiment d'une utilité plus concrète que mon ancien métier de gestionnaire. J'étais en relation quotidienne avec les navigants qui parfois évoquaient leur passion pour leur métier de pilote, passion qui débordait souvent le cadre professionnel, beaucoup d'entre eux pratiquant également en aéro-club. Pilote privé moi-même, j'ai parfois pu forger à partir de ces relations de solides camaraderies.

Je me dois d'évoquer ici mes collègues du bureau des licences, avec lesquels j'ai partagé durant ces longues années tant de moments et d'émotions, et ce pour leur rendre un hommage extrêmement sincère compte tenu de leur sens indéfectible du service public et aussi parce que leur travail, souvent ingrat, est peu valorisé et relativement méconnu. Ils sont pourtant des acteurs indispensables du contrôle technique et jouent auprès des navigants un rôle important d'information réglementaire.

La période passée au sein de ce bureau m'a permis d'acquérir progressivement les connaissances nécessaires au passage de la sélection professionnelle TSEEAC, à l'issue de laquelle j'ai été affecté au bureau défense de la direction des Transports aériens. La dernière partie de ma carrière me voit donc renouer avec un travail extrêmement procédural, mais, en définitive, la plupart des métiers de l'Administration ne se réduisent-ils pas à des procédures ? »

Témoignage recueilli en février 2012.

Sommaire

La révolution graphique

Le bureau de l'information du SPG est créé en 1986. Jacques Canuel, formé en architecture, puis dessinateur à Trappes et TET à la DGAC y est affecté en 1987 pour la conception graphique. Pas d'informatique à l'époque, encore moins de logiciel Indesign ou Xpress, mais de la photocomposition, suivie de découpage aux ciseaux et de collage sur des gabarits avant photographie pour impression offset.

Mais les évolutions se dessinent, qui vont d'ailleurs bouleverser les méthodes de travail des imprimeurs de la DGAC et de la météo : la publication assistée par ordinateur (PAO) réduit les délais et les coûts de fabrication. Jacques Canuel est doté en 1988 d'un MacIntosh II et d'une imprimante laser. Il attend un scanner… Sa première réalisation sur Mac sera le journal *MAT* (maladies-accidents du travail).

Jacques Canuel réalise aussi, à partir d'un micro-ordinateur, le tout nouveau journal cyclique *Infoservices* visible sur les écrans de télévision dans le hall des cantines de la Convention, d'Athis-Mons et d'Aix-en-Provence. Il s'agit, à l'aide de correspondants désignés dans les régions et services, de donner en temps réel de brèves informations sur la vie de la DGAC et sur l'aviation civile en général. C'est là le début de la politique de communication lancée par Jean-Claude Jouffroy ; un plan général de communication est d'ailleurs en préparation, dans le cadre de ce que l'on appelle déjà le *projet pour la DGAC*.

Fin 1993, le bureau communication, avec Jacques Girerd et Jacques Canuel, met en place un journal télévisé interne, plus étoffé, baptisé *Alpha Charlie*, reflet de la vie des services, des grands dossiers en cours et de l'actualité du secteur aéronautique. Les principales associations disposent d'une rubrique. Des écrans sont déjà en place à la Convention, à Montparnasse, Aix, Bordeaux, Athis-Mons, Reims et Brest. Issy va être doté de neuf écrans, Bonneuil et Nice seront connectés. L'extension aux DAC est prévue pour 1994. Il est désormais possible de diffuser en une heure les nouvelles à 5 000 personnes.

Jacques Canuel par Nadine Spira…

… et par un crayon talentueux.

Sommaire

Les archives de l'Aviation civile

La première affirmation d'une volonté d'archivage au SGAC paraît dater de 1964, sous les auspices du bureau organisation et méthodes. Les Archives nationales désignent un conservateur - c'est-à-dire quelqu'un dont c'est le métier -, Marie-Thérèse Chabord, pour organiser les archives de l'Aviation civile. Au 1er avril 1970, malgré des effectifs très réduits (deux personnes), 3 644 dossiers ont déjà été traités. Les locaux sont installés à Montparnasse : une pièce au sous-sol et une pièce dans la cour, les dossiers ne pouvant être conservés sur place qu'en cas de nécessité absolue. Des versements ont lieu aux Archives nationales[1], d'autres documents sont envoyés provisoirement à Bonneuil.

La *Note d'information DPAG* de mars 1969 publie un article du STNA consacré aux difficultés de liquidation de certains dossiers de retraite en raison du défaut d'archives. Le SGAC est en effet amené à établir des attestations d'emploi et de salaire pour des agents qui appartenaient à des organismes disparus ; il est parfois confronté à l'absence complète d'élément de preuve dans les archives détenues. *« Les structures de l'Aviation civile, qui a, depuis sa création, été placée sous la tutelle de plusieurs ministères, ont subi à plusieurs reprises des transformations profondes peu favorables à la création et la conservation d'archives administratives. Par ailleurs, il ne faut pas négliger la guerre 1939/45 qui a contribué à la dispersion des archives, voire même à leur destruction, en partie, œuvre continuée, par ailleurs, dans certains lieux de dépôt, par des agents dont l'ignorance en la matière peut seule excuser le comportement. »*

Mais, selon le STNA, l'absence de dossier n'est pas toujours imputable à une mauvaise conservation des archives : les agents ont parfois été payés sur des crédits de matériels ou de travaux et payés par les régisseurs, sans ouverture de dossier. La note d'information précise que les problèmes évoqués par le STNA sont communs à tous les services de l'Aviation civile et ajoute que la section archives a entrepris de créer des codes d'archivage, d'aménager des locaux et d'opérer des transferts aux Archives nationales.

Monique Bouscarle, qui dirigea la section archives de la DGAC de 1981 à 1989.

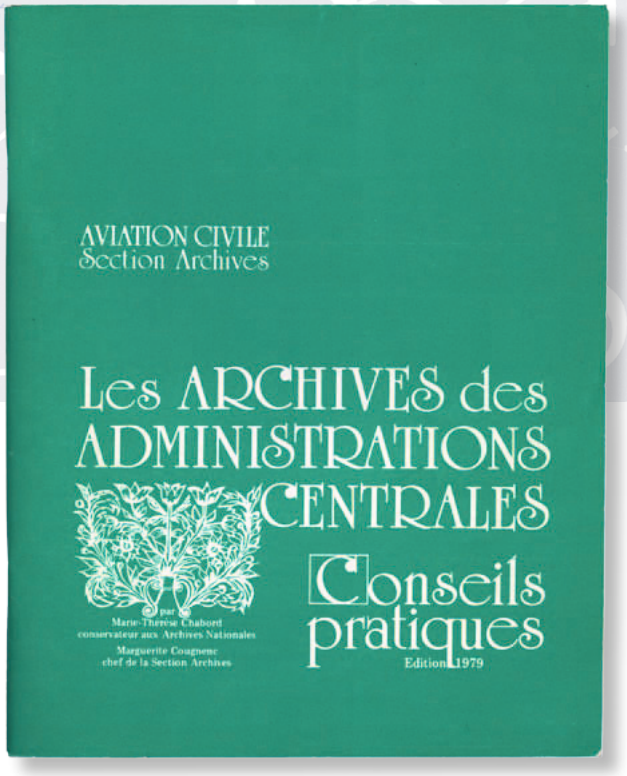
En janvier 1974, la section archives s'est étoffée et comprend cinq personnes, dont le chef de section Marguerite Cougnenc. Elle a à son actif l'archivage de 7 773 liasses de documents. Tout ce qui était entreposé à Bonneuil a désormais rejoint Fontainebleau. Mlle Chabord assure toujours la liaison avec les Archives nationales. Peu de ministères sont alors dotés d'un service d'archives et le SGAC est considéré comme administration pilote.

En 1979, l'archivage fait enfin l'objet d'une loi, n° 79-18 du 3 janvier. Jusqu'alors, la réglementation manquait de cohésion, et le texte le plus important en la matière était le décret du 21 juillet 1936. La loi affirme l'intérêt public de l'archivage et en pose clairement les deux objectifs : tout d'abord la preuve, la nature des documents déterminant leur durée souhaitable de conservation, et ensuite l'histoire, justifiant la conservation définitive de certains documents. Elle définit aussi les délais de communication au public de certains documents : 120 ans à compter de la naissance pour les dossiers de personnel. Enfin, elle interdit le détournement des archives et prévoit des dispositions pénales.

Pour ce qui concerne la DGAC, entre 1970 et 1978, 60 tonnes de documents ont été reçues, 12 500 dossiers de personnel classés, 43 tonnes (1 092 mètres linéaires, 10 296 liasses) envoyées à Fontainebleau, 30 tonnes détruites et 2 000 communications effectuées.

1. Depuis 1969, l'archivage se fait à la cité interministérielle des Archives de Fontainebleau.

Sommaire



> *L'archive reste étrangère au travail du fonctionnaire. Bien à tort d'ailleurs : plus d'une réforme restée virtuelle aurait sans doute gagné quelque efficacité à tirer profit de l'échec de ses devancières, dont les cartons d'archives gardent la trace.*
>
> **Marc Olivier Baruch, *Archives, mémoire nationale et politique de l'Etat*[2].**

La section archives diffuse en décembre 1979 une brochure intitulée *Les archives des administrations centrales, conseils pratiques*. En 1980, des responsables archives sont désignés dans les directions et services d'administration centrale, chargés de l'établissement d'un catalogue relatif à l'archivage dans leur secteur d'activité.

La section archives se regroupe en mai 1981 sur le site de la Convention. Elle conserve une partie des dossiers sur place et verse le reste à la cité des archives contemporaines de Fontainebleau. Marguerite Cougnenc est remplacée en 1981 à la tête de la section archives par Monique Bouscarle, archiviste paléographe ; Ariane Gilotte lui succède en 1989. Née à l'initiative du bureau organisation et méthodes, puis rattachée à la logistique et à la sous-direction financière[1], la section archives est rebaptisée *mission du patrimoine historique et des archives* en 2005 et rattachée à la sous-direction chargée de la modernisation au sein du secrétariat général.

Où est mon dossier ?

Sans pour autant détenir le don d'ubiquité, le fonctionnaire est présent à plusieurs endroits sous la forme de dossiers administratifs : celui constitué par l'administration centrale qui prend les actes statutaires, celui du service qui assure sa paye et ceux constitués par les services d'affectation. Certains documents sont communs à plusieurs dossiers, d'autres sont spécifiques ; aucun dossier n'est exhaustif. Et l'affaire se complique avec les changements de corps et les mutations entre services, d'une région - voire d'un continent - à l'autre. Le dossier local ne suit pas toujours l'agent et l'on conserve souvent un fond de dossier de l'agent qui a quitté le service…

Le départ à la retraite et la constitution du dossier de pensions entraînent l'obligation de reconstituer 37,5 annuités ou davantage de vie professionnelle ; mais l'exigence de documents est ici succincte, limitée aux éléments objectifs. Nombre d'écrits qui ont émaillé le parcours de l'agent ne sont pas nécessaires, feuillets de notation, souhaits et décisions de mutation, réclamations, lettres de félicitations… précisément tout ce qui donne de la chair à une l'existence, révèle la personnalité, et différencie des hommes et des femmes que l'appartenance à un même corps et la cohabitation sur des listes nominatives paraît uniformiser.

Ainsi, rares sont les agents pour lesquels le dossier versé aux archives regroupe tous les éléments de la carrière, et l'historien doit savoir que les feuillets qu'il contient ne reflètent que très partiellement leur passage dans le monde administratif ; les traces qu'ils laissèrent ici et là disparaissent peu à peu, enfermées dans des cartons dont on oublie peu à peu le contenu, puis l'existence même.

1. Ce qui dénote une approche plus matérielle que juridique de la question… mais ce rattachement à la sous-direction financière, dirigée par Gilles Marquigny, donnera au service archives les moyens de réaménager le dépôt intermédiaire installé à Chevannes.
2. « La mémoire, entre histoire et politique », *Cahiers français*, n°301, juillet-août 2007.

> *Dans les salles d'archives, les chuchotements rident la surface du silence, les yeux se perdent et l'histoire se décide. La connaissance et l'incertitude mêlées sont ordonnées dans une ritualisation exigeante où la couleur des fiches, l'austérité des archivistes et l'odeur des manuscrits servent de balises à un monde toujours initiatique. Au-delà du mode d'emploi, toujours ubuesque, se trouve l'archive. Dès lors commence le travail.*
>
> **Arlette Farge, *Le goût de l'archive*.**

Jean Coby et le service médical

Jean Coby, en compagnie du docteur Nolland et de son épouse, au congrès international de médecine aéronautique et spatiale de Lisbonne, septembre 1967.

Jean Coby, médecin-chef à l'Aviation civile de 1958 à 1991, a marqué les esprits, non du seul fait de sa longévité, mais par son extraordinaire dynamisme et son enthousiasme communicatif. Il est le véritable fondateur du service médical de la DGAC.

Après-guerre, la Météorologie dispose d'un service médical au 21 du quai Branly, où elle accueille les personnels du SGACC jusqu'à ce qu'un service médical soit installé à la Convention. A l'époque, une attention particulière est portée à la prévention de la tuberculose pulmonaire, avec des visites systématiques périodiques en vue de son dépistage précoce. Au SGACC, service social et service médical sont alors réunis au sein du bureau des œuvres sociales[1].

Jeanne Ambrosini, qui a succédé à Pierre Laborie à la tête du bureau, rappelle dans le *Bulletin du SGACC* du 15 mars 1958 les attributions du service médical : la médecine préventive, où le docteur Jean Coby vient de succéder à Georges Bergot, nommé médecin-chef d'Aéroports de Paris, et la médecine du travail.

Dans ce domaine, le service médical a organisé en octobre 1956 pour les personnels ouvriers du SGACC des examens médicaux dans les mêmes conditions que celles imposées au secteur privé. Ces examens ont été étendus ensuite aux techniciens radio et météo, radaristes, télétypistes et travailleurs de nuit demeurant dans la région parisienne. Les personnels en fonctions sur les aérodromes de province vont être assujettis à cette médecine. La création d'un dispensaire dans les locaux du service médical est en projet, qui sera confié au docteur Bergot ; il assurera soins ordinaires et petite chirurgie au bénéfice de tous les personnels.

Mlle Ambrosini rappelle enfin que les maisons de repos du SGACC, Bresse et autres centres de l'armée de l'Air, sont soumises aux mêmes conditions d'ouverture que d'habitude.

1. Pour tenir compte de la dualité de compétences, le médical ne pouvant se réduire au social, le bureau des œuvres sociales, entre-temps rebaptisé des *affaires sociales* devient le bureau des *affaires médicales et sociales* en septembre 1971. Il est alors dirigé par Bernard Pellissier, qui a succédé à Pierre Colle qui avait lui-même remplacé André Perraud, successeur de Jeanne Ambrosini.

Sommaire

Jean Coby est né à Paris en 1925. Elève du lycée Buffon, s'implique dans la Résistance puis participe à la reconstruction du Havre, où il est employé à l'infirmerie. Etudiant en médecine, se spécialise en pneumo-phtisiologie, passe son doctorat en 1957 et entre à l'hôpital Laennec dans le service du professeur Etienne Bernard. Devient par la suite chef du laboratoire d'explorations fonctionnelles à l'hôpital Paul Brousse. Médecin-chef à l'Aviation civile de 1958 à 1991 où il met sur pied un service médical au plan national. Intervient également, toujours dans sa spécialité, dans différents services publics : service d'examens complémentaires à la DGASS de la préfecture de Paris, comité médical des PTT, dépistage radio-photographique à l'Environnement et à l'Equipement, service médical à l'Ecole des ponts et chaussées, dispensaire d'hygiène sociale à la préfecture du Val-de-Marne. A sa retraite en 1991, entre au conseil d'administration du COSPACEM puis succède en 1992 à Jean Tournadre à la présidence de l'association. Préside également l'ASDACEM, œuvre à la fusion des deux associations et devient le premier président d'Aramis. Décède à Boulogne en 1999.

Treize ans après, en 1971, Jean Coby dirige toujours le service médical du SGAC, organisé comme suit :

- pour Paris, un médecin-chef (auprès du DGAG) et trois médecins chargés de la surveillance médicale des personnels de l'administration centrale et des services techniques centraux sous la responsabilité d'un médecin chargé de la région parisienne ;
- pour chaque région aéronautique, un médecin assisté de médecins chargés d'un district et, pour les centres isolés, de médecins locaux sous la responsabilité des médecins de district,
- pour l'ENAC, un médecin chargé des personnels et des élèves.

Les missions du service médical concernent toujours la médecine préventive (dépistage de la tuberculose, surveillance médicale après les arrêts de travail) et les examens de la médecine de travail, mais également la participation aux CHS, l'élaboration de normes d'aptitude physique et la surveillance médicale pour les emplois techniques à sujétion particulière.

Si en 1958, lorsque Jean Coby fut recruté au SGACC comme médecin-chef, l'appellation était abusive, car il était alors le seul médecin de la maison, lorsqu'il quitte ses fonctions en 1991, le titre est amplement justifié puisqu'il dirige un réseau de 47 médecins et de 12 infirmières. A l'actif de Jean Coby, il convient de souligner la mise en œuvre des normes médicales pour les personnels techniques et notamment les contrôleurs aériens, rédigées en 1964 et refondues en 1971.

Pierre Caussanel et Jean Coby, 22 septembre 1998.

Une densité humaine exceptionnelle

J'ai rencontré le docteur Jean Coby pour la première fois en mai 1968. Il était venu à Toulouse pour visiter le chantier de la future ENAC afin de trouver un emplacement pour l'infirmerie, non prévue dans le projet, et pour recruter un médecin susceptible d'assurer la responsabilité du service médical de l'école.

Pourquoi ai-je accepté ? Je crois que c'est à cause de lui et non pour améliorer mes revenus, qui n'en avaient pas besoin ! Car il avait un don de persuasion phénoménal. Son empathie était telle que j'ai eu envie de travailler avec lui et de participer au fonctionnement du service médical de l'Aviation civile réunissant généralistes, spécialistes, médecins du travail, hospitaliers. Et cela a marché : il avait une telle force de conviction, une telle puissance de travail et une telle capacité à réunir que nous ne pouvions qu'adhérer et le suivre. Tel était le médecin-chef.

Mais l'homme était d'une profonde humanité, toujours à l'écoute, toujours présent pour protéger ses médecins lors d'éventuels conflits avec l'Administration, s'inquiétant de nos soucis personnels sans jamais parler des siens qui pourtant ont jalonné sa vie, et jusqu'au bout d'un optimisme de roc. Bref, il avait une richesse et une densité humaine exceptionnelles. Tel était Jean Coby. Sa disparition a laissé un vide qui ne peut être comblé. Il reste présent dans mes pensées et mon souvenir.

Docteur Pierre Caussanel, décembre 2011.

« De même qu'un directeur doit toujours considérer l'homme à travers le fonctionnaire, le médecin doit s'efforcer de voir le fonctionnaire derrière le malade. »

Jean Coby.

Sommaire

Docteur Chantal Kaeuffer

Jean Coby, un médecin de famille d'autrefois

« J'ai connu Jean Coby en 1978 alors qu'il était médecin chef de l'Aviation civile. Je rentrais alors de Tahiti où mon mari avait été nommé comme médecin biologiste de l'Institut Pasteur. J'étais moi-même affectée au centre médico-scolaire de Papeete dont les médecins soignaient et surveillaient les enfants de 6 à 20 ans.

En rentrant en métropole, mon mari avait été affecté à l'hôpital Robert Piqué de Bordeaux et je cherchais un nouveau poste. Le docteur Poisot de la DAC Sud-Ouest prenant sa retraite, j'ai postulé sans grand espoir, n'étant que médecin thérapeute, sans diplômes de médecine du travail ni médecine aéronautique… de surcroît, l'Aviation civile ne comptait à l'époque aucune femme médecin.

Le contact avec Jean Coby, homme chaleureux aux yeux rieurs et plein d'humanité, m'a tout de suite plu et le feeling est passé entre nous puisque trois mois plus tard il me nommait médecin-chef de la DAC Sud-Ouest qui, en ces années-là, allait de Poitiers à Biarritz en englobant Toulouse.

Je n'étais que médecin généraliste et ne connaissais rien à l'aéronautique. Jean a su me donner le virus, m'a aidé à me former tant en médecine du travail qu'en médecine aéronautique et m'a permis de passer au centre de formation aéronautique de Biscarrosse pour devenir pilote privé, ce que je suis toujours.

Jean était toujours présent pour moi et mes confrères quand nous avions un problème à résoudre ou des questions à poser. Il nous réunissait régulièrement à Paris pour de la formation continue et des échanges sur notre travail ce qui, à cette époque, n'était pas courant. Ces réunions étaient riches de savoir et surtout d'amitié.

Jean Coby était un grand bosseur. Il était à mi-temps à l'Aviation civile, car il exerçait comme pneumologue à l'hôpital et dans d'autres services publics. On se moquait gentiment de lui en disant qu'il avait six mi-temps… mais tous les soirs il restait dans son bureau de la rue Lecourbe jusqu'à pas d'heure. Nous pouvions toujours le joindre ou même aller le voir dans cette espèce de cagibi encombré de milliers de livres et de revues où seul lui savait se retrouver.

Jean avait un immense sens de l'humain. Il s'intéressait à nous et nos familles et avait toujours un mot chaleureux en nous demandant des nouvelles. Il était là présent quand nous avions besoin de lui et il savait écouter. Dans les dossiers, il privilégiait le côté humain. Nous n'étions pas forcément d'accord avec lui mais nous pouvions discuter et faire valoir nos arguments, ce qui n'a pas toujours été le cas par la suite…

C'était le médecin compétent, le *papa gâteau*, l'ami cher ; ses valeurs étaient celles des médecins de famille d'autrefois. Je l'ai apprécié, aimé et il restera toujours cher à ma mémoire. »

Novembre 2011.

Jean Coby par Jean Labrousse

La plupart d'entre nous avons eu à faire à lui, lors de notre entrée dans l'Administration ou au cours de notre carrière, puisqu'il était, en particulier, responsable de l'examen médical préalable à toute titularisation.

A cet égard, je voudrais rendre hommage à sa lucidité. Toujours attentif aux intérêts de l'État, il était en même temps toujours prêt à interpréter humainement les lacunes ou imprécisions existantes dans ce genre de réglementation. Je me souviens que, grâce à lui, certains candidats ont pu ne pas être éliminés par une application par trop rigide de ces règles. Cela était toujours fait, il faut le souligner, dans le strict respect de l'intérêt général.

Si je peux me permettre d'évoquer un souvenir personnel, ce sera celui de son action au sein du comité chargé de proposer de nouvelles règles pour les médecins intervenant dans le service médical. Ce comité était présidé par Daniel Tenenbaum pour la DGAC et par moi-même pour la Météorologie nationale. Il y mena une lutte incessante pour conserver un service de grande qualité. On courait en effet le risque d'une forte dégradation, si l'on ne trouvait pas un moyen pour attirer vers le service médical les meilleurs des médecins. C'était dans les années 1995.

Jean Labrousse, *« Il nous a quittés »*, Arc en Ciel n° 129, 1999.

Sommaire

Les assistantes sociales

1967. Germaine Staeheli vient d'être décorée de la Légion d'honneur par Adrien Mazerolles. De gauche à droite un chauffeur, la récipiendaire, Rose-Marie Mendez, chef du bureau des personnels, Michèle Rosenfeld, assistante sociale (en partie cachée), Hélène Rumeau, secrétaire, Jeanne Wassner et Christiane Bonnery, assistantes sociales, et une infirmière.

Action sociale auprès des agents et de leurs familles, des veuves, des retraités, visites aux malades, placements, enquêtes sociales pour l'attribution de logements, secours et prestations diverses, démarches auprès des caisses de sécurité sociale, d'allocations familiales, vieillesse… telles sont, de façon non limitative, les multiples attributions des assistantes sociales du SGAC. En fait, l'assistante sociale exerce une action spécifique de soutien psychologique et social. Mais elle n'est pas toujours tenue au courant et l'hétérogénéité des services du SGAC comme leur dispersion rendent son travail difficile.

Voilà ce que les assistantes sociales mettent en avant lors d'une réunion de février 1971 à DPAG. Elles souhaitent en particulier que les chefs de service les sollicitent davantage.

Le 18 octobre 1972, Claude Collet organise une réunion au cours de laquelle Jeanne Wassner, assistante sociale-chef, qui a succédé à Germaine Staeheli, présente devant ses collègues l'évolution de la profession depuis 1946. Le principe d'une réunion biannuelle, tantôt à Paris, tantôt en province, est arrêté. En 1974, les assistantes sociales sont au nombre de 11, 6 en province, 5 en région parisienne. Elles se retrouvent chaque année autour d'un thème central : en 1978 l'implantation de crèches sur le lieu de travail ; en 1979 l'accueil des agents dans l'Administration ; en 1980 l'information.

En février 1987, Yvette Couston, assistante sociale chef, souligne dans *SPG Info* les spécificités du travail des assistantes de la DGAC et de la DMN : des effectifs très éparpillés sur l'ensemble du territoire, entraînant de fréquents déplacements et des difficultés de liaison ; une forte proportion de personnels techniques de haut niveau, moins enclins à faire appel aux services sociaux que les « petites catégories » ; une clientèle essentiellement féminine. Parmi les problèmes les plus difficiles à traiter, l'alcoolisme, les épisodes dépressifs, les problèmes psychiatriques et le surendettement des familles. Pour les assistantes sociales, l'écoute et le soutien psychologique remplacent peu à peu les tâches matérielles et l'aide aux démarches. Et un conseil de l'assistante sociale-chef à ses jeunes collègues : s'intégrer aux associations, participer à l'action sociale, s'intéresser au collectif autant qu'aux cas individuels.

Sommaire

Jeanne Wassner

D'Alger à la Convention

Assistante sociale-chef de 1971 à 1984, Jeanne Wassner a donné en 2006 un interview pour le journal* Rencontres. *Retour sur une vie professionnelle commencée en Algérie et poursuivie cité de la Convention.

« Je suis née à Bône, dans le département de Constantine. Après avoir passé le bac, j'ai obtenu les diplômes d'Etat d'infirmière et d'assistante sociale.

A partir de 1947, j'ai travaillé au gouvernement général de l'Algérie, dans le service d'ergasiologie du docteur Marchat. C'était une discipline très particulière, qui concernait l'adaptation du travail à l'homme, et non l'inverse. Mais pour le corps médical, l'Algérie c'était surtout la lutte contre les grandes maladies, notamment la tuberculose et les maladies vénériennes. Il n'y avait pas de chômage pour les assistantes sociales ! En 1948, j'ai été recrutée par la direction de l'Aéronautique civile, dont le patron était François Foguès.

J'étais chef du service social... et la seule assistante sociale du service. Il y avait pourtant 600 agents à gérer, sans compter les personnels des Bases aériennes. Je m'occupais d'enquêtes, de soins, de demandes de secours, des liaisons avec la sécurité sociale, de l'attribution des logements et du centre d'accueil installé sur l'hydrobase, où nous hébergions les fonctionnaires qui arrivaient de métropole. Mais j'avais également à envoyer des vivres et des médicaments aux personnels des postes isolés. Je me souviens d'ailleurs de tournées d'inspection à bord du DC-3 du SGACC qui venait de Marseille et avec lequel nous parcourions le Sahara jusqu'aux grandes villes d'Afrique Noire.

J'avais très peu de relations avec Paris, nous communiquions par télégramme et en envoyant des rapports. Il n'existait pas à cette époque de réunions des assistantes sociales. Nous étions d'ailleurs peu nombreuses. Je suis venue à deux reprises en métropole, mais pour accompagner les enfants d'Algérie en colonie de vacances à Amphion, après une traversée de la Méditerranée en bateau.

J'ai quitté l'Algérie en 1962 pour les raisons politiques que l'on sait. Mon mari, qui était ingénieur à l'Aviation civile, a été affecté à Orly. J'aurais également souhaité Orly, mais Christiane Bonnery, qui rentrait de Tunisie, m'avait devancée. L'assistante sociale-chef, Germaine Staeheli, m'a voulue auprès d'elle. J'ai donc travaillé à la Convention. Et elle m'a demandé de m'occuper... des personnels qui arrivaient d'Algérie ! Les rapatriés ont défilé dans mon bureau. Je me souviens des difficultés de logement de l'époque et d'un hiver 1962 très froid.

Les premières réunions d'assistantes sociales ont commencé, sous l'impulsion de Claude Collet. J'ai remplacé Mme Staeheli en 1971. J'ai été chargée d'une étude sur les crèches, puis de mettre en place les consultations juridiques gratuites. De nouvelles assistantes ont été recrutées... mais nous n'étions tout de même que huit lorsque j'ai pris ma retraite. J'ai bien aimé ce travail de coordination, je crois avoir toujours eu de bonnes relations avec mes collègues.

Ma vie professionnelle a été très riche, mais j'ai pris ma retraite sans regrets, car je voulais vraiment me consacrer à mon hobby, la peinture. J'ai des amies qui ont la même passion que moi, et nous nous déplaçons ensemble pour travailler. Mais j'ai tout de même gardé de nombreux contacts avec mes anciennes collègues assistantes sociales, et nous nous rendons visite régulièrement. »

Témoignage recueilli en mai 2006 par l'auteur accompagné de Véronique Aubey, conseillère technique.

L'un des DC-3 du SGACC à Aoulef, poste isolé au cœur du Sahara algérien.

Sommaire

Marie-Flore Bassette

De l'individuel au collectif

Marie-Flore Bassette, aujourd'hui la plus ancienne des assistantes sociales, a débuté au SGAC avec Mme Wassner. Regard sur les évolutions d'un métier où les aspects collectifs ont pris de plus en plus d'importance.

« Je suis entrée à l'Aviation civile en novembre 1972, un peu par hasard, grâce à une connaissance. Je venais d'avoir mon diplôme d'assistante sociale. J'ai été reçue par Mme Wassner, l'assistante sociale-chef, et j'ai été embauchée comme contractuelle. Par la suite, pour être titularisée, j'ai passé le concours d'assistante sociale organisé par le ministère de la Santé.

J'étais affectée à la Convention. Le bureau des assistantes sociales était situé dans le premier bâtiment à droite en entrant rue Lecourbe, qui ne comportait qu'un rez-de-chaussée. Cela me faisait penser à un petit village… d'autant que Mme Wassner mettait des pots de géraniums sur le bord des fenêtres.

Les locaux étaient vétustes mais on se côtoyait peut-être plus facilement qu'aujourd'hui. La DGAC était alors une grande famille. Je me souviens de la coopérative, on allait y acheter des biscuits, du chocolat… c'était sympathique.

A l'époque, il n'y avait qu'une dizaine d'assistantes pour l'ensemble de l'Aviation civile et de la Météorologie. Elles couvraient de grands secteurs d'activité, comme par exemple les trois directions régionales. Il n'y avait pas d'assistante sociale outre-mer. Aujourd'hui, elles sont dix-huit, réparties sur l'ensemble du territoire.

Pour ma part, j'étais chargée des personnels affectés en administration centrale, à Montparnasse, à la Convention et à Friedland, ainsi que de ceux du SMFA, à Saint-Cyr l'Ecole et de l'outre-mer.

Le métier a évolué. Dans les années soixante-dix, nous nous occupions essentiellement des situations individuelles. Aujourd'hui, une partie de notre temps est pris par des tâches collectives depuis la création des comités locaux d'action sociale, où nous siégeons en tant qu'expert. Nous participons à certains groupes de travail, nous pouvons proposer de nouvelles prestations, des conférences, des forums sociaux. Cela prend évidemment du temps.

L'assistante sociale-chef d'autrefois s'appelle aujourd'hui conseillère technique. Elle remplit un rôle de conseil auprès des assistantes sociales et de l'Administration.

Les fonctions de l'assistante sociale ne sont pas définies de façon limitative : elle apporte une aide aux agents qui le demandent, un soutien psychologique et social. Quand j'ai débuté, nous étions souvent sollicitées pour des placements en maison de repos et de convalescence, ce n'est plus le cas. Nous recherchions les établissements adaptés médicalement et géographiquement. Aujourd'hui, nous effectuons moins de visites à domicile et à l'hôpital que par le passé.

Même si notre activité n'est plus aujourd'hui exclusivement centrée sur l'accompagnement individuel, cela ne signifie pas qu'il n'y ait plus de détresse. Les agents font moins appel à nous pour leurs démarches, mais les situations que nous prenons en charge sont parfois complexes. Nous faisons également moins d'enquêtes sociales pour l'attribution de logements. Mais nous disposons de beaucoup plus de moyens pour aider les agents.

A mes débuts, les assistantes sociales n'intervenaient pas à l'occasion des mutations. C'est venu avec la multiplication des dossiers à caractère social, et nous avons même participé un temps comme expert aux commissions administratives paritaires. Aujourd'hui, lorsque nous sommes saisies par les agents, nous émettons un avis écrit et classons les demandes par ordre de priorité en fonction de leur degré de gravité ; les conseillères techniques, Cécile Bellevue et Ghislaine Pomié, rencontrent séparément les représentants du personnel et l'administration avant la CAP.

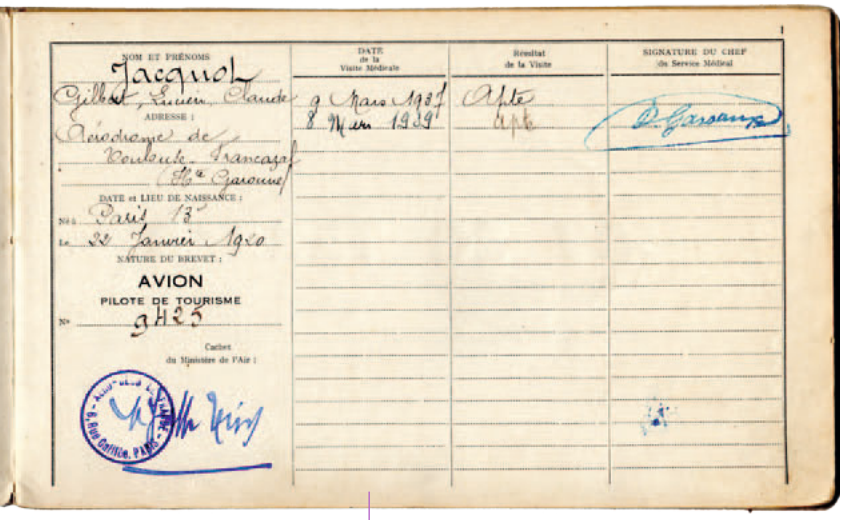
Depuis 2006, une nouvelle mission nous est confiée : l'inscription des demandes en crèches sur les sites où la DGAC a effectué des réservations de berceaux.

Je garde un excellent souvenir de Mme Wassner, auprès de qui j'ai débuté. C'était une forte personnalité, très appréciée pour ses compétences, qui assurait un bon encadrement. Elle venait d'Algérie, elle s'était occupée des rapatriés. Elle était bien connue des directeurs. Il y avait d'ailleurs moins de niveaux hiérarchiques que maintenant, ça s'est beaucoup alourdi. On pouvait téléphoner directement à un chef de service, ça n'est plus le cas... Je me souviens que M. Mangenot, le directeur du personnel, m'appelait parfois lorsqu'il avait besoin d'informations. Aujourd'hui c'est impensable, et même s'il s'agit de problèmes personnels, qui demandent la confidentialité, tout ou presque doit passer par la voie hiérarchique… »

Témoignage recueilli en novembre 2011.

Sommaire

Médecins et pilotes


NOM ET PRÉNOMS
Jacquot
Gilbert, Lucien, Claude
ADRESSE :
Aérodrome de
Toulouse-Francazal
(Hte Garonne)
DATE et LIEU DE NAISSANCE :
Paris (5e)
Le 22 Janvier 1920
NATURE DU BREVET :
AVION
PILOTE DE TOURISME
N° 9H25
Carnet du Ministère de l'Air :
DATE de la Visite Médicale
9 Mars 1939
8 Mars 1939
Résultat de la Visite
Apte
Apte
SIGNATURE DU CHEF du Service Médical
Dr Garsaux

La signature du docteur Garsaux sur le carnet de vol de Gilbert Jacquot, commandant d'aérodrome.

L'Aviation civile, en tant qu'employeur, est tenue de suivre ses propres agents sur le plan médical ; elle exerce aussi le contrôle médical de tout les personnels navigants civils, y compris de ceux qui font partie de ses services, instructeurs ou pilotes privés. Ce suivi, assuré par les centres d'expertise et par des médecins agréés, relève au niveau national du conseil médical de l'aéronautique civile (CMAC).

Un conseil médical est mis en place au SGACC par décret du 13 janvier 1947. Il est chargé de coordonner l'activité des différents services traitant des questions médicales et médico-sociales intéressant l'aéronautique civile et commerciale, notamment en ce qui concerne le personnel navigant, les passagers et, d'une façon générale, le contrôle sanitaire ; il doit assurer la liaison technique avec les organismes étrangers similaires. Il prend le nom de conseil médical de l'aéronautique civile. Sa présidence est confiée au docteur Garsaux.

A l'occasion d'une recension de l'ouvrage *Histoire anecdotique de la médecine de l'Air*, paru aux éditions du Scorpion en 1963, le rédacteur en chef de la *Revue du SGAC* évoque la carrière et la personnalité de l'auteur, ancien médecin-chef de l'Aviation civile.

Le docteur Garsaux

De 1917 à 1952 et à divers titres, soit comme directeur du service médical de la Navigation aérienne, soit comme médecin-chef du centre d'études et d'examen médical du Bourget, créateur, sur cet aérodrome, du laboratoire Paul Bert et, au SGAC, du conseil médical, l'auteur du livre qui nous occupe a étudié "bien des problèmes-clés de l'aviation : le séjour en atmosphère raréfiée, les accélérations, le scaphandre aérien et les effets des explosions de carlingue étanche" […]. *En filigrane, l'effort d'un homme qui, sous le masque de la nonchalance, mena son combat avec ténacité. Maintenant retiré sur la Côte d'Azur, loin de l'avenue de la Grande-Armée et de l'appartement immense où, entouré de "chinoiseries", il accueillit les grands et petits noms de l'aviation française, un homme laisse venir à lui ses souvenirs et nous les livre en vrac, sur le mode d'une conversation qui récuse tout désenchantement pour ne retenir de l'existence que l'humour, parfois féroce.*

Roger Coroli, *Revue du SGAC* n° 123 du 15 février 1965.

Sommaire

Le professeur Maurice Cara.

Salle de réunion du STNA, années soixante-dix. Michelle Pierre, Thérèse Steitz, le docteur Jean Raboutet et Françoise Lys.

Le docteur René Germa dirige depuis 1993 le bureau médical du personnel navigant - aujourd'hui *pôle médical de la sécurité de l'Aviation civile* -, dont la mission est d'assurer le secrétariat permanent du conseil médical de l'aéronautique civile. Longtemps logés à la Convention, le bureau médical et le conseil ont rejoint Montparnasse en 1994, après le départ de la DGAC à Issy-les-Moulineaux. Depuis décembre 2009, ils sont installés au 3, place de Fontenoy.

Les docteurs Paul Fourn, Georges Bergot et René Digo.

« J'ai pris mes fonctions au bureau médical en juillet 1991 à la Convention, à mi-temps, auprès du docteur Marie-Odile Atzenhoffer qui dirigeait le bureau depuis sa création en 1978. Je l'ai remplacée à son départ, en juillet 1993.

Nous étions logés très modestement, dans le bâtiment qui faisait l'angle des rues de la Convention et de la Croix-Nivert, au-dessus de la cantine. Au début, je partageais le bureau du professeur Maurice Cara, vice-président du conseil médical, pionnier de l'anesthésie-réanimation moderne et des secours d'urgence, fondateur du premier service mobile de réanimation de Paris. Ce fut un grand vice-président du conseil médical, il a beaucoup apporté à la médecine aéronautique.

Le médecin qui dirige le bureau médical doit être spécialisé en médecine aéronautique. Pour ma part, j'étais déjà pilote privé et j'avais pratiqué la médecine d'urgence et les évacuations sanitaires.

Quand j'ai pris mes fonctions, le président du conseil médical était le médecin général Robert Auffret, de renommée internationale, pilote de chasse et pilote d'essai, médecin-chef du CEV de Brétigny puis médecin-chef d'ADP. Ses prédécesseurs avaient été le docteur Garsaux, qui fut le premier président du CMAC, puis le médecin général Jean Raboutet, le médecin général Georges Perdriel et enfin, pour quelques mois, le docteur Georges Bergot.

Robert Auffret a été remplacé par le docteur Paul Ledoux en 2004 et le professeur Cupa lui a succédé en 2007. Le président est nommé pour trois ans, comme d'ailleurs tous les membres du conseil ; ils ont un statut de vacataire. Il y a une certaine continuité dans les fonctions de vice-président et de président : Paul

Le médecin général Robert Auffret.

Sommaire

Le docteur René Germa.

Au peigne fin

Outre les aptitudes techniques, les navigants doivent, pour des raisons évidentes de sécurité, avoir l'aptitude physique et mentale à voler et à continuer de voler. Aussi bien les professionnels, navigants techniques et navigants commerciaux, commandants de bord, copilotes, officiers mécaniciens navigants, hôtesses et stewards, que les pilotes privés qui pratiquent l'aviation comme loisir. Ils passent des visites médicales approfondies à dates régulières et, à l'issue de celles-ci, peuvent être déclarés, en partie ou en totalité, pour un temps ou définitivement, inaptes au vol. Après la visite de recrutement, les professionnels sont passés au peigne fin pendant toute leur vie active, au rythme d'une fois tous les ans jusqu'à l'âge de quarante ans, et d'une fois tous les six mois après. Nous, [au conseil médical], *nous intervenons ensuite, si quelque chose ne va pas.* […] *Le conseil ne reçoit pas de patients et n'examine personne : il ne se prononce que sur des dossiers et arbitre entre les experts.*

Médecin général Robert Auffret, *DGAC Info*, septembre-octobre 1992.

Ledoux a remplacé Robert Auffret dont il était le vice-président ; de même pour Michel Cupa, successeur de Paul Ledoux à la vice-présidence et devenu ensuite président. Le docteur Alain Martin-Saint-Laurent est aujourd'hui vice-président.

La qualité de pilote n'est pas exigée par les textes pour les membres du conseil, mais c'est souhaitable et c'est le cas de la plupart de ses membres. Ainsi, Michel Cupa est pilote professionnel et instructeur. Dans le choix des membres du conseil, la spécialité n'est pas déterminante, mais toutes les grandes spécialités doivent y être représentées.

L'essentiel du travail concerne les dossiers envoyés par les centres d'expertise médicale du personnel navigant et les médecins agréés. Le conseil étudie les questions d'ordre général concernant les navigants professionnels ou privés et les passagers sous l'angle physiologique, médical, médico-social et d'hygiène. Il traite, pour les professionnels, des inaptitudes définitives ainsi que de l'imputabilité au service aérien des accidents et des maladies ; il examine les recours des navigants, professionnels ou non, des employeurs et du ministre chargé de l'Aviation civile contre les décisions des centres d'expertise et médecins examinateurs ; il traite également des demandes de dérogation aux conditions d'aptitude pour tous les navigants.

A la Convention, le conseil n'avait pas de salle de réunion à lui et celles qui existaient sur le site étaient rarement disponibles. Il fallait se débrouiller et la DNA, alors installée rue Blomet, accueillait parfois le conseil le mercredi[1]. Le bureau médical devait évidemment y transporter ses dossiers.

Après que la DGAC ait rejoint Issy-les-Moulineaux, en 1993, le conseil médical et le bureau se sont transportés à Montparnasse et installés au rez-de-chaussée du 93, tout d'abord au fond du bâtiment, puis également dans les bureaux bordant la rue Stanislas lorsque la Fédération aéronautique internationale a quitté les lieux pour Genève. Le conseil pouvait maintenant tenir ses réunions sur place, dans la salle du CSINA et parfois au 2e étage, en salle 200.

Montparnasse était très agréable et le conseil avait l'habitude de couper ses séances, qui duraient désormais toute la journée, un mercredi sur deux, par un repas à la *cantine* d'en face[2]. A cette époque, les compétences du bureau se sont élargies, avec le contrôle des médecins agréés et des centres d'expertise.

En outre, le nombre de dossiers médicaux a fortement augmenté. Il a fallu recruter fin 1998 un deuxième médecin, d'abord vacataire puis à temps plein, Patricia Maruani, et en 2001 un troisième, à

1. Le professeur Cupa, qui siège au conseil depuis 1986, se souvient que la DNA accueillait déjà les séances du CMAC dans les locaux qu'elle occupait avenue de Friedland (N.D.A.).
2. La Coupole, de tout temps préférée par les occupants du 93 aux autres brasseries du boulevard (N.D.A.).

Permettre plutôt qu'interdire

Lorsque j'ai commencé à siéger au conseil médical, l'esprit était assez rigide, on n'hésitait pas à prononcer l'inaptitude définitive… Je me souviens que lorsque nous étions en réunion rue Blomet, je prenais parfois mon mal en patience en regardant par la fenêtre les bonnes sœurs de la congrégation Saint-Charles se rendre à la chapelle. Aujourd'hui, la philosophie a changé, on part de l'idée que chacun doit pouvoir tout faire, c'est l'inaptitude qu'il faut prouver et non l'inverse. Un souvenir personnel, concernant un ancien du SGAC : celui de Raymond Defer, le patron du garage des Morillons, également président de l'Aéro-club Sadi Lecointe, à Lognes. C'est lui qui m'a lâché sur Stampe. C'était un bon voltigeur.

Professeur Michel Cupa, témoignage recueilli en janvier 2012.

Sommaire

Décembre 2009. La dernière séance du conseil médical à Montparnasse. Assis : docteurs Gourbat, Corbe, Boissin, Cupa, Soudant, Laurent. Debout : docteurs Masson, Moreau, Bury, Azorin, Germa, Abgrall, Martin-Saint-Laurent, Pfister, Lefeuvre, Marotte, Maruani et Droniou. Devant le docteur Germa, les deux secrétaires, Valérie Poye et Marie-Angèle Gaston.

mi-temps, le docteur Guillemautot. Aujourd'hui, le pôle médical traite 2 000 dossiers environ dans l'année[1] : 1 000 concernent les pilotes privés, 500 les pilotes professionnels et 500 les personnels navigants commerciaux. Il a en outre la charge de la surveillance des 1 000 médecins agréés.

Le départ de Montparnasse pour la place de Fontenoy a posé des problèmes d'organisation du travail. Au 93, les archives étaient à proximité immédiate, dans l'électroclass que nous avions à grand peine réussi à faire venir de la Convention et qui a ensuite été doublé d'un autre classeur à cause de l'augmentation du nombre de dossiers. Cela nous permettait de répondre immédiatement à nos interlocuteurs. Ici, place de Fontenoy, les dossiers sont au sous-sol, au fond d'un couloir, sans accès direct par ascenseur… ce qui ne facilite pas le travail de notre équipe.

20 000 dossiers de navigants sont aujourd'hui susceptibles d'une intervention du conseil ; les dossiers définitivement clos sont archivés à Chevannes.

Place de Fontenoy, nous sommes un peu isolés de la DGAC, mais assez bien installés, si ce n'est quelques problèmes de climatisation. Nous disposons d'une grande salle de réunion dans l'immeuble, d'une cantine pour tous les jours, au dernier étage de l'immeuble, et d'une autre à La Motte-Piquet qui a remplacé la Coupole lors les réunions du conseil… Et comme nous sommes gens de mémoire et de tradition, nous avons baptisé l'une des salles de l'immeuble du nom de René Digo, qui fut un peu le père de la psychiatrie aéronautique et siéga longtemps au CMAC. Il a suffi de retrouver dans nos cartons de déménagement la plaque dévissée à l'entrée de son ancien bureau de Montparnasse… ”

Docteur René Germa, témoignage recueilli en janvier 2012.

1. En 1992, Robert Auffret annonçait 1 000 dossiers. Le nombre des dossiers de navigants commerciaux était le même ; celui des navigants techniques de 300 et celui des privés de 200 (N.D.A.).

“

33 ans au conseil médical

J'ai été affectée au secrétariat du conseil médical en 1970 ; le bureau médical n'existait pas encore. Le conseil était alors présidé par le docteur Jean Raboutet - certains l'appelaient Edmond -, un homme charmant. Le vice-président était le docteur Gignoux. A cette époque, les bureaux du conseil étaient installés au 2e étage du bâtiment qui longeait la rue de Javel, au coin de la rue de la Croix-Nivert. Avec l'accumulation des dossiers, les planchers s'affaissaient, on ne pouvait pas les renforcer et je pense que c'est à cause de cela que nous avons déménagé en 1972 dans le bâtiment qui faisait l'angle des rues Croix-Nivert et Convention.

Nous occupions tout un côté de l'étage, entre les archives et la bibliothèque du STNA, nos bureaux donnaient sur la cour. A l'époque, le nombre de dossiers n'était pas très élevé et le conseil ne se réunissait que lorsqu'il en avait un minimum de 15 à traiter. Les réunions se tenaient en général de l'autre côté du couloir, dans une salle du STNA.

Le nombre de dossiers a commencé à croître lorsque le conseil est devenu compétent pour les questions concernant l'aptitude initiale. Le docteur Perdriel a remplacé le docteur Raboutet, décédé. Il était beaucoup moins commode... Le bureau médical a été créé en 1978, avec le docteur Marie-Odile Atzenhoffer. Le nombre de dossiers allait en augmentant, et des classeurs roulants électroclass ont été installés ; mais compte tenu du poids des dossiers, il a fallu soutenir le plafond de la cantine avec des piliers en métal. A cette époque, nous avons commencé à recevoir toutes les fiches médicales des CEMPN, et comme nous étions dans l'impossibilité de les classer dans les dossiers, elles s'accumulaient dans toutes sortes d'emballages qu'avec mes collègues secrétaires nous récupérions dans les super marchés… Une étude du bureau organisation et méthodes avait d'ailleurs eu lieu sur les conditions de travail du bureau, avec photos à l'appui.

Le docteur Perdriel a été remplacé à la présidence du conseil médical par le docteur Bergot, qui n'est resté que quelques mois, puis par le docteur Robert Auffret. Après le départ de la DGAC pour la rue Camille Desmoulins, nous avons déménagé à Montparnasse, en 1994. Au bureau médical, le docteur René Germa avait succédé au docteur Atzenhoffer. A Montparnasse, le docteur Auffret a été remplacé par le docteur Paul Ledoux. Il toujours président en 2003 lorsque j'ai quitté le conseil médical. J'y avais passé trente-trois ans…

Michelle Pierre, témoignage recueilli en mai 2012.

Négocier

Robert Vergnaud

Au temps de la décolonisation

Né en 1918, directeur de cabinet du ministre des Travaux publics et des Transports de 1960 à 1962, Robert Vergnaud est directeur des Transports aériens au SGAC de 1962 à 1967 et préside à ce titre le comité officiel franco-britannique pour la construction de Concorde. Il devient vice-président d'Air Inter en 1967 puis président de la compagnie de 1970 à 1982.

« Lorsque j'arrivai en mars 1962 au 93, boulevard du Montparnasse comme directeur des Transports aériens, mon bureau d'angle au 1er étage, avec vue sur l'église Notre-Dame des Champs, était vide depuis plusieurs mois puisque Pierre Moussa, qui m'avait précédé dans ce poste, l'avait quitté pour la Banque mondiale dès l'automne précédent.

La tâche qui m'attendait était lourde.

Le dossier le plus brûlant était celui de Concorde, dont le sort était en jeu. L'encre de l'accord de novembre 1962, par lequel les gouvernements français et britannique s'engageaient irrévocablement à construire l'avion de transport supersonique, était à peine sèche que déjà le nouveau Premier ministre britannique exprimait des doutes sur la bonne fin de l'opération. Ces doutes furent amplement relayés dans l'opinion publique par les milieux financiers de la City, les écologistes et de nombreux lobbies d'outre-Atlantique, désireux d'exploiter les hésitations américaines qui aboutiront à l'abandon, en mars 1971, du projet de supersonique concurrent lancé par Boeing.

Cette campagne n'ébranla en rien la volonté du général de Gaulle, qui formula en termes sans équivoque l'intention de la France de poursuivre la réalisation de Concorde et de contraindre les Britanniques à honorer leur signature. Cela me valut l'honneur de recevoir la visite, dans mon bureau à Montparnasse, de Jacques Chirac, chargé du dossier en tant que conseiller du Premier ministre Georges Pompidou et d'être reçu en tête à tête, peu après, par le général de Gaulle, qui me donna ses instructions pour une mission que j'accomplis quelques jours plus tard à Londres.

Le transport aérien français subissait le contrecoup de la décolonisation ; l'équilibre précaire entre les zones d'influence respectives d'Air France et des compagnies privées (UAT et TAI, puis UTA après leur fusion décidée en 1963 et effective au début de l'année suivante) venait d'être ébranlé par une décision du ministre Marc Jacquet, qui avait provoqué des remous médiatiques et juridiques avant d'être confirmée par un nouvel arrêté d'autorisation d'exploitation de l'UTA en octobre 1963, après plusieurs séances du Conseil supérieur de l'aviation marchande fort animées.

La nouvelle carte de l'Union française, redessinée par la décolonisation, imposait la négociation d'accords aériens bilatéraux avec chacun des États qui venaient d'accéder à l'indépendance. D'autres négociations d'accords de transport aérien avec les pays étrangers un peu partout dans le monde étaient nécessaires pour accroître et parfois même pour maintenir notre portefeuille de droits de trafic aérien au bénéfice du pavillon français. Ces négociations se tenaient alternativement dans les capitales étrangères ou à Paris. En ce cas, le lieu était soit le quai d'Orsay, soit le boulevard du Montparnasse en salle 200, ou mon bureau, plus convenable à des entretiens au niveau diplomatique.

Je laisse à Robert Espérou, qui m'assistait dans ces tractations souvent difficiles, le soin d'en préciser les enjeux et les épisodes. »

Janvier 2012.

Sommaire

Robert Espérou

Négocier, avec Robert Vergnaud

L'acquisition et le maintien d'un portefeuille de droits de trafic aérien, "fonds de commerce" des compagnies aériennes, s'imposent à chaque État de la planète. La forme de ces accords étant diplomatique, les ministères des Affaires étrangères en revendiquent la responsabilité. Toutefois, leur substance étant technique et économique, les autorités aéronautiques, par délégation des ministres des Transports, ne peuvent en être écartées. En France, la présidence des délégations chargées de négocier est confiée soit à des fonctionnaires du Quai d'Orsay, soit à des fonctionnaires de l'Aviation civile. Les délégations sont composées d'un chef de délégation et de plusieurs membres, dont un spécialiste de son département et un fonctionnaire du département ministériel différent de celui auquel appartient le chef de délégation, d'un interprète et d'un ou de plusieurs conseillers de la (ou des) compagnie(s) intéressée(s). Les objectifs de la négociation sont précisés dans des instructions préparées en commun et signées, en principe, par le secrétaire général du Quai d'Orsay.

A Paris, les réunions se tenaient soit au Quai d'Orsay, au 5e étage, salle 424, soit au 93, boulevard du Montparnasse, au 2e étage, salle 200 ou au 1er étage, dans le bureau du directeur des Transports aériens, moins fonctionnel mais plus convivial. J'ai assisté Robert Vergnaud dans plusieurs des négociations qu'il a dirigées soit à Paris, soit dans différentes capitales étrangères.

Le Pacifique

Le déploiement des ailes françaises dans le Pacifique, à partir du milieu des années 1950, reposait sur un arrangement de nature particulière avec les deux dominions d'Australie et de Nouvelle-Zélande. Ces deux pays avaient depuis 1940 une compagnie binationale commune, la Tasman Empire Airways Limited (TEAL). La contrepartie des droits obtenus par la France à Sydney (Paris-Sydney et Nouméa-Sydney) consistait en droits de desserte de Tahiti par la TEAL à partir d'Auckland. En avril 1961, l'Australie se retira du capital de la TEAL, qui devint une compagnie purement néo-zélandaise, et remit en cause les droits français en Australie, devenus sans contrepartie. La France révoqua alors les droits néo-zélandais sur la "route du corail" Auckland-Papeete. Il s'en suivit plusieurs "rounds" de négociations tendues en février 1963 à Melbourne et à Wellington. Le terme de "round", emprunté au langage sportif, n'est pas déplacé ici, car l'affrontement fut rude. Ces deux pays anglo-saxons du bout du monde supportent mal la présence française dans ce qu'ils considèrent comme leur zone d'influence. L'intérêt commercial de leurs compagnies les conforte dans cette attitude. L'obtention de droits Sydney-Nouméa permettait à la TAI, et plus tard à l'UTA, de siphonner du trafic australien vers l'Europe ou l'Amérique du Nord. La Qantas australienne ne montrait aucun intérêt pour la desserte de Paris, qu'elle préférait atteindre via Londres, sa destination "naturelle" en Europe.

Cette situation donna lieu à un incident dans lequel Robert Vergnaud sut utiliser ses ressources de diplomate. Lassé de se voir refuser par son partenaire australien, Donald Anderson, toutes les offres qu'il lui présentait, il conclut en déclarant : *"Je vous ai proposé tout ce que j'avais, mais, comme on dit en français, la plus belle fille du monde ne peut donner que ce qu'elle a"*. Dûment traduits par l'interprète australienne, dame fort respectable, cette phrase fut relevée par Donald Anderson en des termes grossiers qui laissaient planer un doute certain sur la vertu des Françaises. Fort embarrassée, l'interprète se garda de traduire mot à mot la déclaration d'Anderson. Reprenant alors la parole, Robert Vergnaud, qui n'avait pas perdu une miette des propos de l'Australien, lui dit : *"Monsieur le Président, je crains que madame l'interprète n'ait pas transposé la totalité de votre propos, pourriez-vous le répéter dans les mêmes termes, car nous sommes à un stade important de notre négociation ?"* Conscient de s'être fourvoyé dans ce qui pouvait devenir un incident diplomatique, Donald Anderson exprima son refus par un bafouillage beaucoup plus neutre.

Ce ne fut pas la seule avanie qu'eut à subir la délégation française. Certain jour, la délégation australienne sollicita une interruption de séance, procédé couramment employé pour réfléchir à la suite des discussions. Au bout d'une demi-heure, la délégation australienne n'avait pas encore reparu. Robert Vergnaud m'envoya en éclaireur. Errant dans les couloirs de la DGAC australienne, je me dirigeai, guidé par des voix, vers une pièce où la délégation, verre de bière en main, commentait bruyamment devant un poste de télévision le "test match" de cricket qui opposait l'équipe australienne à celle de Nouvelle-Zélande. La délégation française fut très satisfaite d'apprendre que l'issue du match avait été favorable aux néo-zélandais.

Les relations aériennes normales entre la France et ces deux pays furent rétablies à la fin des années 1960 lorsque l'Australie accepta une route "tour du monde" via Tahiti et Los Angeles.

Sommaire

La troïka d'Air Inter, 1975. De gauche à droite René Lapautre, directeur général, Robert Vergnaud, président et Jean Poirier, directeur général adjoint. Jean Poirier fut chef du service de la Formation aéronautique de 1962 à 1972.

Malaisie et Singapour

La fin de la domination anglaise sur la péninsule malaise et l'île de Singapour se traduisit par l'accession à l'indépendance d'une Fédération malaise. Ce fut l'occasion pour la France d'acquérir auprès d'une délégation présidée par un prince malais des droits à Kuala Lumpur, qui n'intéressait guère la TAI, mais aussi à Singapour, que les Britanniques nous refusaient obstinément depuis 1946.

Lorsque la Fédération éclata en 1961, il fallut renégocier. Le directeur malaisien de l'Aviation civile, invité à Paris par la TAI à l'occasion du Salon international de l'aviation, avait donné toutes assurances sur le maintien de nos droits aussi bien à Kuala Lumpur qu'à Singapour. Il fallait toutefois les confirmer par un nouvel accord. Nous nous rendîmes donc dans la capitale malaise en 1966, pleins d'une confiance qui se trouva infondée. Nous apprîmes, en effet, que la sécession de Singapour rendait nécessaire une négociation avec Singapour distincte de celle avec la Malaisie. L'intervention de notre ambassadeur, qui avait reçu la même promesse de la part du directeur de l'Aviation civile malaise, n'aboutit à rien. Il ne nous resta plus qu'à aller à Singapour pour faire confirmer nos droits, à des conditions plus restrictives qu'auparavant. La seule consolation consista en un arrêt à Phnom Penh sur la voie du retour, avec un crochet vers Siem Reap et les temples d'Angkor.

Chine

Une délégation française, présidée par Augustin Jordan, sous-directeur des affaires économiques du ministère des Affaires étrangères et comprenant Robert Vergnaud, directeur des Transports aériens et Louis Lesieux, directeur général d'Air France, se rendit à Pékin en 1965 pour tenter d'obtenir une route Paris-Pékin pour Air France. Les Chinois refusèrent Pékin, en attendant d'avoir les avions capables d'ouvrir une route réciproque vers Paris, et offrirent Shanghai. On mit un an à se résoudre à accepter cette solution, faute de mieux, et une délégation chinoise vint à Paris en juin 1966. La négociation commença au Quai d'Orsay et n'aboutit à rien, chaque président de délégation ayant adopté une étrange posture, qui consistait à faire coïncider sa proposition initiale et sa proposition définitive. La situation se dénoua à grand peine dans le bureau de Robert Vergnaud à Montparnasse, où il obtint du directeur de l'Aviation civile de la République populaire de Chine, Chen Tou, des droits de trafic entre Karachi et Shanghai, indispensables pour rentabiliser quelque peu cette ligne avant tout politique. L'accord fut signé en juin et complété par un accord sur différents sujets techniques, qui me valurent un déplacement en juillet 1966 dans la capitale chinoise en pleine "révolution culturelle".

Sommaire

URSS

Les relations aériennes directes avec l'Union soviétique ont été établies tardivement, en 1958. Au début des années 1960, Air France vit tout l'intérêt que la France pourrait tirer de l'ouverture d'une route vers le Japon, à travers la Sibérie. Des pourparlers en ce sens furent entamés en 1967. Dirigés par Robert Vergnaud, sous la surveillance attentive de notre ambassadeur à Moscou, Olivier Wormser, ils révélèrent immédiatement la stratégie de nos interlocuteurs : obtenir le plus de concessions possibles de notre part en matière de trafic France-URSS (nombre d'escales et d'agences en territoire français, capacité et fréquence des vols d'Aeroflot) contre la perspective d'une route vers l'Extrême-Orient pour Air France. Pour le moment, il ne s'agirait que d'une route via Tachkent et l'Asie du Sud-Est. Celle-ci était de peu d'intérêt mais les contreparties n'étaient pas très contraignantes : une exploitation conjointe entre Air France et Aeroflot en quadriréacteur Iliouchine 62 entre Paris et Moscou et un vol cargo conjoint en quadriturbopropulseur Antonov 12. C'était peu, mais cela nous mettait le pied à l'étrier pour des développements ultérieurs qui ne vinrent qu'au début des années 1970.

Japon

L'entretien de bonnes relations avec les autorités japonaises a été depuis les années 1950 un des impératifs du développement du transport aérien français. La perspective d'ouverture d'une ligne transsibérienne, vers le milieu des années 1960, ne fit que renforcer cette constante. Une délégation conduite par Robert Vergnaud se rendit à Tokyo en 1967, dans la foulée des premiers contacts avec les Soviétiques. La consultation commença par un incident de procédure. Le négociateur japonais s'exprima en anglais. Le chef de la délégation française répondit en français en rappelant l'usage traditionnel, qui consistait pour chaque partie à s'adresser à l'autre dans sa propre langue, via un interprète. La suspension de séance qui s'en suivit eut comme résultat l'acceptation par les Japonais de notre demande, mais aussi la substitution d'un négociateur nippon à celui qui venait de perdre la face. La négociation put alors s'engager, sous la haute autorité du comte Kitahara, directeur d'Europe au Gaïmusho, ministère japonais des Affaires étrangères. Il était encore trop tôt pour s'engager de part et d'autre sur la route sibérienne et on se contenta d'échanger des routes "Tour du Monde" qui étaient alors à la mode, mais qui ne furent jamais ouvertes, faute de l'octroi de la part des Etats-Unis de droits transpacifiques pour nous et transatlantiques pour les Japonais.

États-Unis

Les Etats-Unis sont parmi nos plus anciens et plus importants interlocuteurs, mais aussi les plus difficiles. L'obtention de nouvelles escales en territoire américain a toujours été malaisée et les variations dans la politique commerciale d'Air France ne rendaient pas l'approche plus facile. Ainsi, lorsque la compagnie française voulut, en 1964, substituer Philadelphie à Baltimore, inscrite au tableau des routes mais qui ne l'intéressait plus, les Américains saisirent l'occasion pour exiger de nous des concessions en matière de trafic "cargo", c'est-à-dire de transport de fret sans passagers, jugées excessives par la direction cargo d'Air France. L'incapacité de la compagnie française à arbitrer entre ses intérêts en tant que transporteur de passagers et transporteur de marchandises provoqua le blocage de la négociation, qui ne put aboutir que plusieurs années plus tard.

Brésil

Les relations aériennes entre la France et le Brésil s'étaient détériorées au point que le Brésil avait dénoncé, à la fin de 1963, l'accord aérien franco-brésilien signé dix ans plus tôt.

La négociation d'un nouvel accord s'ouvrit à Paris en 1964 et commença par un coup de théâtre : le gouvernement du président Goulart venait d'être renversé par le coup d'Etat du général Castelo Branco.

Le Quai d'Orsay insista alors, par légalisme, pour rompre aussitôt la négociation. Robert Vergnaud, par pragmatisme et en tant que bon connaisseur du Brésil où il avait été en poste comme chef de la mission économique française avant de devenir directeur des Transports aériens au SGAC, insista, au contraire, pour mener la négociation avec son homologue brésilien.

Le nouvel accord aérien paraphé à la fin de cette négociation fut signé tel quel à Paris en octobre 1965 et demeure en vigueur aujourd'hui. ”

Février 2012.

La DTA, une direction à part

Tandis que la direction des Bases aériennes, la direction de la Navigation aérienne et la direction de la Météorologie ont la gestion directe d'un service concret et s'appuient de ce fait sur un personnel assez abondant et réparti géographiquement sur le territoire national, la direction des Transports aériens a des effectifs limités et son rôle est de superviser l'activité des entreprises de transport et, secondairement, de travail aérien. […] Dans le domaine des transports aériens, l'Etat s'est réservé des droits d'une ampleur considérable, justifiée à la fois par des raisons techniques (qui touchent, toutes plus ou moins à la sécurité), par des raisons économiques (le secteur des transports aériens paraissant se prêter mal au jeu de la concurrence sans réserve et ayant toujours paru devoir se mouvoir dans le cadre d'une organisation assez précise), et par des raisons politiques (à cause de l'importance internationale et du prestige qui s'attachent à l'activité du transport aérien).

Pierre Moussa, directeur des Transports aériens, *Revue du SGAC*, 15 septembre 1961.

Sommaire

Antoine Jourdan

Ma vie à la DTA

Conseiller d'administration, Antoine Jourdan fait partie des personnels administratifs qui ont choisi de se spécialiser. Son domaine d'élection est le transport aérien, découvert au temps heureux de l'expansion et marqué par les personnalités de Bernard Lathière et de Robert Espérou.

« Après des études de droit à Caen, j'ai fait partie de la première promotion de l'IRA de Nantes, 1973-1974. A cette époque, le choix du ministère d'affectation se faisait à partir d'une liste de vœux émise lors de l'inscription au concours et en fonction du rang de classement. C'est selon ces modalités que je fus affecté au secrétariat général à l'Aviation civile.

Equivoques

Si j'avais classé l'Aviation civile en 2e position dans ma liste de vœux, c'est que je voulais éviter les Administrations trop classiques, du type préfecture, mais aussi parce que le poste annoncé comportait la mention services extérieurs. Je pensais ainsi obtenir une affectation provinciale.
En fait, le SGAC employait deux types de personnels administratifs de catégorie A, les attachés d'administration centrale et les membres du corps administratif supérieur qui avaient vocation à servir en services extérieurs, ce qui n'était pas toujours le cas. On trouvait ainsi en administration centrale, et parfois dans le même bureau, des agents des deux corps, de même niveau et de même formation, mais avec un régime de primes différent…
La fusion des corps administratifs intervenue bien plus tard a permis de solutionner ce type de situation.

37 ans et demi…

Le 2 janvier 1974, je m'étais présenté pour mon stage d'initiation à l'adresse indiquée, au 246, rue Lecourbe où se trouvait le bureau formation qui accueillait tous les arrivants. Je découvris ainsi les locaux "somptueux" de la Convention où, pensais-je, j'en avais pris pour 37 ans et demi… Je ne savais pas encore que je serais affecté sur un autre site, à Montparnasse, ouf ! Le stage d'initiation consistait en une découverte des différents services. Je me souviens d'un passage à la direction du personnel, avec MM. Collet et Mangenot, puis à la DTA où j'avais rencontré M. Espérou, de séjours au STNA et à Athis-Mons avec enfin, promesse d'un avenir aérien, un voyage en Nord 262 au départ du Bourget pour le centre école de Saint-Yan.

Débuts à la DTA

En octobre 1974, lors de ma prise de fonctions à la DTA, le patron était Bernard Lathière. Je fus reçu très chaleureusement par Robert Espérou. J'étais affecté auprès de René Trauchessec, au bureau des relations multilatérales, tarifs et réglementation. J'étais logé au 1er étage, à l'arrière du bâtiment, donnant sur la rue Péguy. Mais je n'avais pas encore rempli mes obligations militaires et j'optai pour l'aide technique, ce qui me permit de séjourner 16 mois à la direction de l'Aviation civile en Antilles-Guyane. Le Directeur était Pierre Sajus ; je dépendais de son adjoint, Joël Rault, et m'occupais de gestion des crédits.

Bernard Lathière

Je repris mes fonctions à la DTA en 1976. Le SGAC venait de disparaître au profit de la direction générale de l'Aviation civile et le premier directeur général était Claude Abraham. La DTA avait laissé la place au service économique et international, dirigé par Robert Espérou. Pour ma part, je rejoignis l'année suivante le bureau des programmes d'exploitation des vols non réguliers, comme adjoint de Michel Socie qui venait de remplacer une figure du service, Germaine Thomasset, recrutée après la guerre et élément incontournable en matière de droits de trafic, très "redoutée" des compagnies…

Le charme des vols non réguliers

Michel Socie, nommé administrateur civil, quitta le service pour un an et j'assurai son intérim. Par la suite, en 1986, je lui succédai en tant que chef du bureau. A l'époque, le transport aérien se portait bien et la réglementation était relativement simple. Nous appliquions les textes bilatéraux, nous veillions à la réciprocité entre pays et à la protection des vols réguliers. Sur le plan technique, c'était l'autorisation du pays d'origine qui faisait foi.

Une anecdote me revient de ce temps-là. Nous avions refusé, je ne sais plus pour quelle raison, une autorisation à une compagnie qui assurait des vols de pèlerinage au

Sommaire

départ de Paris vers l'Arabie Saoudite. Le représentant de la compagnie, un homme jovial, de bon contact, me prévint qu'il allait m'envoyer les pèlerins… Boutade, assurément. Mais le lendemain, dix personnes m'attendaient dans le hall du 93. Il s'agissait en fait de représentants d'agences spécialisées dans ce type de voyage. L'affaire, bien sûr, s'arrangea. Et je reçus une carte postale de La Mecque ainsi rédigée : *"On a prié pour vous..."*

Les atours de Montparnasse

J'ai passé 20 ans dans l'immeuble du 93. La vie du quartier était très agréable, avec ses magasins, ses cinémas et le jardin du Luxembourg. Montparnasse changeait au fil des heures, commerçant à midi, plus intellectuel et parisien le soir. Jeunes fonctionnaires, nous n'avions pas trop les moyens d'aller au restaurant, mais nous prenions parfois le café au Select ou au Cosmos.

A midi, nous nous coupions la faim à la cantine de La Poste, sur le boulevard, et par la suite aux Télécom, rue Campagne-Première, à proximité. L'accès à la cantine d'ADP, qui méritait le nom de restaurant, était plus limité, avec des cartes attribuées sur on ne sait trop quels critères… mais nous avions tous un(e) collègue parmi les privilégiés. Et lorsque les personnels de la DGAC devenaient trop nombreux dans la file, ADP faisait une vérification puis un rappel à l'ordre… dont les effets ne duraient qu'un temps.

Clochemerle

Une certaine rivalité existait entre Montparnasse et la Convention. Il est vrai que les métiers étaient différents, régaliens au 93 et techniques à la Convention, avec le STNA, le SIA et le STBA. Les locataires du 93 étaient réputés être plus parisiens, plus proches du "bon dieu"; ceux de la Convention, loin du père, étaient soupçonnés de pratiquer le temps partiel avant la lettre et de ne reprendre le service qu'après avoir terminé leur partie de cartes, dans une cafétéria aux horaires élastiques. En fait, chacun faisait son travail mais était attaché à son lieu d'affectation…

Adieu, Paris

Le départ de la DGAC pour Issy-les-Moulineaux fit peu d'heureux. C'était un moindre mal, car on avait parlé de sites plus lointains, Marne-la-Vallée et autres villes nouvelles. Mais la rue Camille Desmoulins était mal desservie, ressemblait à une friche ; certains l'appelaient le *Bronx*. Plus question de faire ses courses à midi et, pour ceux qui comme moi avaient la chance d'habiter le 14e ou le 15e, impossible désormais d'aller au bureau à pied. Et pour les banlieusards, finie la vie parisienne, ils ne voyaient plus la ville que des fenêtres du RER. Par la suite, en bougeant de quelques centaines de mètres, nous sommes paraît-il revenus à Paris… le quartier est plus vivant, mieux desservi, mais avec peu de commerces et de restaurants : les personnels préfèrent raccourcir la pause méridienne et rentrer plus tôt chez eux.

40 ans au service du transport aérien

J'ai commencé ma carrière à la DTA et je la finirai à la DTA ; mais entre-temps le service aura changé plusieurs fois de nom. Je dirige aujourd'hui le bureau des services aériens internationaux. Mon métier m'a passionné. J'ai connu une époque heureuse du transport aérien, le pouvoir d'achat augmentait, les loisirs se développaient, l'avion se démocratisait. L'apparition des charters avec Nouvelles Frontières et Le Point Mulhouse a d'abord dérangé, puis elle a fait bouger l'Administration. On n'était pas toujours d'accord avec les compagnies, mais c'était constructif et vivant.

Aujourd'hui, c'est différent. Souvent, les compagnies étrangères n'ont plus de représentant en France. On a affaire à des sites et à des téléphones. Les techniques de vente se sont modifiées, rares sont les compagnies qui ont un agence traditionnelle, sauf dans le Triangle d'or. Sur les aéroports, nous avions des contacts avec les chefs d'escale, maintenant nos interlocuteurs sont des sous-traitants.

L'informatique n'a pas apporté que des bienfaits, elle déshumanise la vie professionnelle. Et le développement de la messagerie supprime les contacts humains, y compris entre collègues d'un même service, elle génère l'indifférence et l'anonymat. Personnellement, j'ai conservé le goût des relations humaines et j'essaie de garder ou de nouer des relations avec des collègues d'horizons différents du mien.

La DGAC a fait l'objet de plusieurs réformes de structure au sein d'un ministère dont nous avons eu du mal à percevoir les contours. Ces réformes n'ont pas toujours été bien expliquées. Et je doute que le culte de la performance se confonde avec l'esprit du service public. Je ne suis pas certain non plus que les jeunes qui débutent aujourd'hui à la DGAC y finiront leur carrière, tout au moins dans une structure comparable.

Pour ma part, je suis resté fidèle à l'Administration que j'ai choisie, même si son cadre actuel ne me fait pas oublier l'immeuble de mes vingt premières années de carrière. Et quand je songe à Montparnasse, je pense aussi à Robert Espérou, qui m'a accueilli à mes débuts et dont je suis longtemps resté le collaborateur. Il était très proche de ses agents, apprécié de tous, contant avec son humour très particulier les péripéties des négociations auxquelles il participait… un homme d'une grande finesse, historien remarquable de l'Aviation civile et notamment du transport aérien, que j'ai l'orgueil de considérer comme un ami. ”

Témoignage recueilli en février 2012.

Certifier

Claude Frantzen

De la certification au contrôle technique

Ingénieur de l'armement, Claude Frantzen rejoint le SGAC en 1966. Toute sa carrière, du bureau matériel volant de la DTA à la direction du SFACT, sera marquée par le souci permanent de clarifier le rôle de l'Etat et la recherche de solutions innovantes au service d'une vision prospective. En trois mots, déontologie, prescience et pragmatisme.

« Je suis arrivé au SGAC en 1966, à Montparnasse. Ingénieur de l'armement, j'avais passé mes quatre premières années professionnelles au centre d'essais en vol, à Brétigny, où j'étais chargé de la certification et de l'approbation des pilotes automatiques des commandes de vol pour les avions civils et militaires. J'étais dans le service de Bertrand Latreille. Il quitta le CEV en 1963 pour diriger le bureau du matériel volant au sein de la sous-direction technique de la direction des Transports aériens du SGAC. Trois ans plus tard, il me fit venir dans son équipe. Paul Combes était alors sous-directeur technique et Robert Vergnaud directeur des Transports aériens ; il fut remplacé par Bernard Lathière en janvier 1968.

Mon bureau, au rez-de-chaussée du 93, était assez sombre, avec des barreaux aux fenêtres ; il donnait sur la rue Stanislas et sur l'église.

C'est là que j'ai vécu mai 68. Montparnasse était animé, avec des débats dans la rue. Je me souviens d'une réunion franco-américano-britannique qui concernait les règlements sur les supersoniques. Les Américains étaient assez impressionnés par les événements, mais mon interlocuteur britannique, que le mouvement intéressait, m'accompagnait le soir pour des discussions à la Sorbonne…

Au sein du bureau du matériel volant, je m'occupais de Concorde, en liaison directe avec Jean Forestier, chargé de mission « Programme Concorde » auprès du DTA. Très ouvert, Jean Forestier cumulait en fait toutes les fonctions étatiques concernant le supersonique pour la Défense et l'Aviation civile : le financement, les études de marché, la réglementation, la certification à venir… il était aidé côté finances et marchés par un ingénieur de la navigation aérienne qui acquit ensuite une certaine notoriété, Jean Peyrelevade. Pour ma part, j'étais chargé de la réglementation.

Bernard Latreille fut nommé sous-directeur des affaires techniques et je lui succédai à la tête du bureau. Mais la répartition des compétences était modifiée : le bureau matériel volant se consacrait désormais exclusivement à la certification et un nouveau bureau fut créé, dit *des programmes aéronautiques*, qui préfigurait la future DPAC, avec Roger Chanut à sa tête ; le bureau opérations subsistait, toujours dirigé par Michel Gouet, tandis que disparaissait le bureau du personnel navigant et de la sécurité, dont les attributions rejoignaient le service de la Formation aéronautique dirigé par François Gautier.

J'avais souhaité conserver l'appellation de *bureau du matériel volant* pour des raisons de commodité pratique,

Sommaire

mais les deux fonctions jusque là confondues de l'Etat financeur, en particulier de Concorde, et de l'Etat garant de la sécurité étaient désormais clairement dissociées.

A cette même époque - nous étions au tout début des années soixante-dix - les bureaux matériel volant et opérations quittèrent l'immeuble du 93 pour rejoindre le siège d'Air France, au 13, square Max Hymans, à Maine-Montparnasse. Le bureau programmes aéronautiques restait au 93. L'exiguïté des locaux pouvait expliquer le départ de ces deux bureaux de la DTA, mais certainement pas justifier le choix des locaux de la compagnie nationale. C'était encore un mélange des genres, le contrôleur demandait l'hospitalité au contrôlé…

Nos bureaux étaient clairs et donnaient sur les voies ferrées. La SNCF n'avait plus de secret pour nous, nous pouvions constater que les trains passaient de longues heures à quai.

Nous avons quitté Maine-Montparnasse en 1972 pour le 36 de la rue du Louvre, en location cette fois, à proximité de la Poste centrale, dans des locaux du 5e étage qu'Air France avait occupés précédemment. Claude Chaudron, ingénieur de l'armement qui venait du centre d'essai des propulseurs a remplacé Bernard Latreille au poste de sous-directeur technique. Il est malheureusement décédé peu après et j'ai été nommé sous-directeur en avril 1974. Une anecdote de ce temps-là : Claude Chaudron avait un coffre, et j'ai fait venir des spécialistes pour procéder à son ouverture. J'eus tout juste le temps de m'asseoir à mon bureau, c'était déjà fait… le coffre ne comportait d'ailleurs aucun document d'importance capitale.

Si les bureaux de la rue du Louvre étaient confortables, bien structurés, et si le quartier était idéal pour les achats et les sorties au théâtre, nous étions tout à fait isolés du SGAC, il n'était pas facile de se garer, le métro n'était pas direct pour Montparnasse… un endroit agréable, en somme, mais facteur d'indépendance.

J'ai procédé alors à une réorganisation de la sous-direction technique : le bureau matériel volant fut rebaptisé *bureau certification* et confié à Laurent du Boullay ; le bureau opérations fut coupé en deux, avec un bureau *ateliers d'entretien* pour les compagnies aériennes et l'aviation légère et un bureau *utilisation* avec Michel Gouet. Et pour qu'il y ait davantage de cohérence dans la sécurité, j'ai créé un nouveau bureau transverse, chargé de l'ensemble de la réglementation, ce qui n'empêchait pas les spécialistes des autres bureaux de faire des propositions en la matière.

En mars 1976, le SGAC fut supprimé et remplacé par la DGAC. Claude Abraham, qui avait succédé à Bernard Lathière en 1975 au poste de directeur des Transports aériens, était nommé directeur général. Il ne souhaitait pas que la fonction sécuritaire lui soit rattachée, d'autant qu'elle était éclatée entre la DTA et le SFA qui gérait les licences des pilotes. En fait, la création de la DGAC s'accompagnait d'une réorganisation de la structure antérieure, avec une nouvelle direction, des programmes aéronautiques civils, confiée à Gérard Guibé, la disparition de la DTA, remplacée par un service économique et international, dirigé par Robert Espérou et le rattachement au SFA de l'ancienne sous-direction technique de la DTA que je conduisais toujours. Le SFA devenait le SFACT, service de la Formation aéronautique et du Contrôle technique, avec à sa tête Clément Meunier qui remplaçait François Gautier

Le rattachement de la sous-direction des affaires techniques au même service que la sous-direction de la Formation aéronautique, dirigée par Jean-Louis Jamet, permit de nouvelles clarifications des compétences. Mon bureau réglementation, qui avait en charge la conception, l'entretien et l'exploitation des aéronefs récupéra la réglementation relative aux navigants. En fait, l'existence d'une grande sous-direction pour traiter de toutes les questions concernant les pilotes, emploi, formation, examens et licences n'était pas une bonne chose ; elle donnait aux navigants une place à part dans la DGAC ; au contraire, le regroupement de la fonction réglementaire allait dans le sens du modèle international.

Mais si l'organisation se clarifiait, les bureaux ne changeaient pas. Nous étions toujours rue du Louvre… jusqu'à ce que Bernard Palayret, qui avait succédé à Clément Meunier en 1979 et qui trouvait sa sous-direction technique trop distante, décide de la rapatrier à la Convention en 1988.

En termes de locaux, c'était une régression. Nous étions désormais à l'étroit, dans un immeuble vieillot, qui ne demandait qu'à flamber et qui ne donnait pas une bonne image de l'Aviation civile française à nos partenaires, européens notamment.

Parallèlement se posait la question de nos rapports avec l'Armement. La sous-direction technique n'avait pas véritablement les moyens de ses responsabilités en matière de certification : elle dépendait de Veritas pour le contrôle de fabrication et de la maintenance, des services de l'Armement pour la certification et des directions régionales de l'Aviation civile pour l'exploitation, sauf Air France, UTA et Air Inter qui étaient contrôlées directement par le bureau opérations… une vraie solution "à la française" !

Les ingénieurs de l'armement appréciaient de travailler sur les avions civils, mais le statut de leur intervention n'était pas clair, la fonction pas vraiment reconnue par la direction des Constructions aéronautiques. J'essayai de faire évoluer les choses, en incitant des ingénieurs de l'aviation civile

à se former à la construction aéronautique, comme Jean-Marc Sansovini qui rejoignit le CEV à sa sortie de l'ENAC. La Défense ne vit pas d'un bon œil ce désir d'autonomie de la DGAC dans le domaine de la certification ; en 1994, lorsque j'ai quitté la DGAC pour EDF et la sûreté nucléaire, les choses n'étaient pas vraiment réglées.

Concrètement, les spécialistes de l'Armement étaient mis pour emploi à la disposition du SFACT, mais restaient physiquement boulevard Victor. Bernard Palayret eut la bonne idée - compte tenu évidemment de nos contraintes spatiales - de faire installer en 1989 des Algeco dans la cour de la Convention, sur 2 étages. Les personnels de l'Armement y vinrent assez peu, hormis pour des réunions ; ils gardaient leurs bureaux à la Défense. Cela contribua toutefois à leur regroupement au sein de leur service d'appartenance ; même si la Défense souhaitait les conserver dans ses effectifs, ils ne s'occupaient plus que du civil. Une réunion DGAC/DGA avait lieu annuellement pour déterminer le nombre de ces personnels mis à disposition : il y avait des ingénieurs de l'armement, mais aussi des ingénieurs des études et travaux de l'armement, des techniciens et des contractuels.

En 1993, nous avons enfin quitté la Convention pour des locaux toujours provisoires, mais plus convenables, bien qu'encore environnés de chantiers, rue Camille Desmoulins à Issy-les-Moulineaux.

C'est l'époque où j'ai souhaité faire évoluer les relations avec le bureau Veritas, qui constituait une survivance de l'avant-guerre, inspirée du modèle maritime, alliant à la fois les avantages du monopole et ceux de la facturation de leurs services, d'autant plus difficile à faire accepter que ce type de contrôle était gratuit à l'étranger.

Gilbert Guillaume, conseiller d'Etat qui avait été conseiller juridique auprès du SGAC, se vit confier une mission de réflexion sur le sujet par les ministres chargés des Transports et de la Défense. L'industrie aéronautique, tout comme moi, étions pour la création d'une grande FAA[1], comme aux Etats-Unis. La Défense, en revanche, n'y était pas favorable, et l'emporta. Il fallut se contenter d'une solution plus modeste, la création d'un groupement d'intérêt économique (GIE) réunissant Veritas et le SFACT : le GSAC, groupement pour la sécurité de l'aviation civile. L'immeuble de la DGAC ne pouvait l'accueillir, mais ses bureaux étaient à proximité. Désormais, les ingénieurs de la sous-direction technique et ceux de Veritas travailleraient ensemble. Cela surprit un peu…

Je me souviens à ce propos, lors d'une séance de la 7e chambre de la cour des comptes au cours de laquelle j'avais évoqué le GIE, avoir entendu le président, Jacques Brana, me dire *"Décidément, monsieur Frantzen, vous êtes très inventif…"* A la sortie, François Petit, mon collaborateur, me mit en garde : *"Méfiez-vous, c'était peut-être de l'ironie…"* Bien plus tard, la rencontre fortuite dans un colloque d'Hélène Gisserot, procureur général près la Cour des comptes, qui siégeait à la 7e chambre lors de ma présentation du GSAC, leva cette incertitude : les mots du président Brana n'étaient pas à double sens.

Parmi mes premiers souvenirs du SGAC, celui de l'accident d'une Caravelle au Maroc en 1970[2]. Le délégué du BEA, Rémy Courtonne, je crois, avait rapidement diagnostiqué un feu de batterie. Je fus convoqué dans l'heure avec une dizaine d'autres personnes chez le secrétaire général. Sa décision était déjà prise : aucune Caravelle ne décollerait désormais tant qu'on n'aurait pas changé ses batteries. J'objectai que le stock nécessaire n'était pas disponible, que les renouvellements se faisaient par flux régulier et que l'opération prendrait des mois. La décision fut aussitôt amendée : *"Débrouillez-vous !"*

Autre souvenir, illustrant l'inadéquation entre l'esprit qui animait l'Aviation civile des années soixante-dix et la pratique administrative : à l'époque de la rue du Louvre, les gouvernements français et britannique se prirent d'amour tendre et décidèrent d'échanger des fonctionnaires. Un de mes collaborateurs était d'accord pour passer un an à la *Civil aviation authority*, et je mis l'opération au point dans tous ses détails avec mon homologue anglais. Mais je souhaitais évidemment faire entrer l'opération dans le processus gouvernemental : il fallait que tout soit clair, mon collaborateur allait devenir un fonctionnaire britannique. Je pris donc contact à cet effet avec les Affaires étrangères… qui voulurent tout reprendre à zéro, ne comprenant pas que l'on ait pu tout régler sans eux.

En conclusion, je dirais que l'Administration de l'Aviation civile, née au XXe siècle, a été victime de son temps. Elle s'est développée au moment où l'Etat a commencé à devoir faire des économies, elle a dû faire face à une expansion de l'aviation avec des moyens qui ne suivaient pas. Nous demandions toujours plus au budget, alors qu'il fallait restreindre. Et ce manque de moyens concernait aussi le fonctionnement et les bureaux. L'aviation est internationale par nature, il fallait être prêt à prendre un long-courrier dans l'heure… cela surprenait nos collègues des autres Administrations françaises. Et, pour finir sur les locaux, entre des locations, officielles ou non, et des bâtiments construits à la va-vite après-guerre, le SGAC et la DGAC ont attendu un demi-siècle avant de disposer d'un cadre adapté à leur unité d'action et à leur image internationale. ”

Témoignage recueilli en avril 2012.

1. *Federal aviation administration*.
2. Une Caravelle de Royal Air Maroc venant d'Agadir s'écrasa près de Casablanca le 1er avril 1970. Il y eut 61 victimes et 21 survivants.

Sommaire

Innover

Francis Massé

Mes deux vies à la DGAC

Administrateur civil, affecté au ministère des Transports. Collabore au rapport de modernisation de la Marine marchande de Bernard Lathière. Mobilité à l'inspection des Finances. Conseiller technique aux Transports, pilote la réforme portuaire. Conseiller technique au ministère de la Ville et de l'Aménagement du territoire puis au ministère de la Fonction publique et des Réformes administratives. Sous-directeur des personnels et des affaires juridiques à la DGAC de 1992 à 2001. Directeur général délégué à Radio France, puis directeur général adjoint au ministère de l'Ecologie et du Développement durable. Secrétaire général de la DGAC depuis 2006. Auteur d'ouvrages sur la réforme de l'Etat, sur l'Etat face à l'Europe, sur la culture politique et administrative et le changement.

« Je suis arrivé à la DGAC en octobre 1992. Quelques heures plus tôt je débarquais à Roissy, de retour d'une mission aux Marquises pour le ministère de la Fonction publique sur la formation des fonctionnaires. Et le jour même de mon arrivée je participais à une réunion du comité de suivi du protocole, rue Blomet, dans les locaux de la DNA.

Quand Pierre-Henri Gourgeon et Jacques Pichot m'avaient proposé de remplacer à la sous-direction des personnels et des affaires juridiques Jean-François Grassineau, qui a ensuite été nommé adjoint au directeur général, j'avais tout d'abord dit non. Puis j'avais demandé leur avis à quatre personnes. Elles m'ont toutes incité à accepter : Antoine Veil, de l'inspection des Finances, Michel Delebarre -*"Tu y apprendras un vrai métier"*-, Bernard Lathière et enfin Claude Abraham qui a eu ce mot : *"La DGAC, on y est, on y a été ou on ira."*

J'ai finalement dit oui, alors que je pensais m'orienter vers l'Europe. Je me suis passionné pour la DGAC, pour le social et la gestion des ressources humaines. La DGAC a une place à part dans l'administration centrale française : elle est en prise directe avec l'opérationnel. Pour les responsables techniques, c'est normal ; mais les financiers, les gestionnaires de ressources humaines et les juristes de la DGAC sont également en contact permanent avec le terrain, dans ses réalités fluctuantes et conflictuelles. C'est un monde proche de l'entreprise.

J'ai toujours été attiré par la finance et la stratégie et j'avais choisi mon premier poste en conséquence, dans le Transport maritime. Etait-ce prémonitoire ? J'y ai rencontré Bernard Lathière, inspecteur général des finances, un homme remarquable qui m'a appris mon métier ; ancien directeur du Transport aérien puis patron d'Airbus Industrie, il est décédé prématurément. Il avait travaillé avec Claude Abraham sur Concorde, il m'a parlé de la beauté des avions…

Je suis resté à la DGAC plus longtemps que je ne le pensais, et sans savoir que j'allais y retourner pas la suite. J'ai appris à connaître la maison, où le social est toujours sur le devant de la scène, ses syndicats, ses rapports de force. Ses atouts comme ses faiblesses. J'avais appris à négocier lors de la réforme portuaire avec les syndicats de dockers, cela m'a été précieux. A l'extérieur, la maison DGAC est respectée, son professionnalisme s'impose : mais j'ai rapidement pensé que sa gestion était riche de modernisations potentielles. La "chose administrative" n'était pas vue comme valorisante. C'était

Sommaire

d'ailleurs l'avis de nombre de directeurs. Je me souviens de l'analyse de Maurice Jullien, directeur aux Antilles-Guyane : c'est parce que la DGAC est une maison jeune. En fait, l'Aviation civile est marquée par l'innovation technique et l'esprit pionnier est toujours présent… cela se retrouve dans le domaine administratif, l'empirisme y est trop souvent prépondérant, même si cette caractéristique tend à disparaître avec le développement des démarches qualité.

J'avais le sentiment d'un paradoxe entre l'image externe de la DGAC, moderne et opérationnelle, et certaines pesanteurs ou résistances au changement lorsqu'il s'agissait de faire évoluer les choses ; j'ai pensé que j'avais là un véritable défi professionnel. J'ai notamment lancé une réflexion sur la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences. Côté navigation aérienne, une démarche du même ordre avait produit une classification des postes de travail. Le premier bureau de la gestion prévisionnelle avait d'ailleurs été mis en place à la suite du protocole du 11 juillet 1991, par Jacques Pichot, dont j'ai beaucoup appris. Mais la démarche que j'ai poursuivie, même si elle a pu produire des référentiels de qualité, n'a pas abouti à cette époque car je me suis heurté à la culture maison ; l'on m'a répété que *"c'est un tort que d'avoir raison trop tôt "*.

Au début des années 1990, Pierre-Henri Gourgeon avait conduit une réforme importante avec le remplacement des trois DRAC, véritables "baronnies", par sept DAC. Cela correspondait à la politique de déconcentration voulue par Michel Rocard. La proximité des usagers s'en est trouvée accrue et l'installation des nouvelles structures sur des sites aéroportuaires a rendu la DGAC plus visible. Et le regroupement de l'administration centrale à Camille Desmoulins en 1993, puis en 1999 au 50, rue Henry Farman, sur un emplacement à haute valeur symbolique, a favorisé le rapprochement des différents services.

J'avais proposé au directeur général, Pierre Graff, de séparer les ressources humaines et le juridique. Dans les années cinquante, les ressources humaines étaient confiées à des militaires, remplacés ensuite par des juristes et enfin par des managers. Désormais, la gestion des hommes n'était plus seulement réglementaire ; ainsi, je consacrais la quasi-totalité de mon temps aux relations sociales et aux projets de réforme. Parallèlement le juridique, autrefois limité au contentieux de la réglementation et des affaires de personnel prenait de plus en plus d'importance. En 1998 a été créée une sous direction des affaires juridiques à part, avec à sa tête un magistrat de l'ordre administratif.

J'ai quitté la DGAC en 2001 pour Radio France Internationale (RFI). Quand je suis revenu à la DGAC, en 2006, comme secrétaire général, j'ai pu mettre en place ce que j'avais esquissé dix ans auparavant. J'ai lancé des démarches de modernisation tous azimuts et en particulier la gestion prévisionnelle. Les esprits avaient mûri et l'on avait compris que la démarche qualité la rendait indispensable. Ça a été un gros chantier, 400 personnes ont travaillé dessus, pour aboutir à un référentiel des filières et des métiers que la Fonction publique a d'ailleurs publié. On peut désormais quantifier et qualifier, on connait les effectifs par filière et par métier. A l'heure des restrictions budgétaires et des départs en masse des générations d'après-guerre, le vrai enjeu des entreprises publiques, c'est la transmission des connaissances et des compétences. La gestion prévisionnelle doit mettre l'accent sur les profils individuels, la spécificité de ceux qui partent, leur mémoire, leur savoir-faire, leur savoir-être et faire en sorte que les jeunes arrivants puissent en hériter. Par ailleurs, compte tenu de la judiciarisation croissante, j'ai placé un magistrat de l'ordre judiciaire à la tête de la sous direction juridique.

La DGAC avait un problème ancien : une trop grande autonomie des questions sociales. Un grand service public ne peut dissocier la discussion sociale de sa stratégie générale. Peu à peu, les protocoles sont allés dans cette direction, notamment le protocole 2007-2009, qui est d'ailleurs le premier signé par tous les syndicats. Atout important, les responsables syndicaux de l'Aviation civile ont en général un grand sens des responsabilités. On peut se parler en confiance. Le dialogue social est constructif, vecteur de changement dès lors qu'il n'est pas coupé des réalités ; la stratégie de développement de la DGAC est de l'intérêt de tous. Mais il reste des progrès à faire. Elle doit développer sa gouvernance, ses outils de management, s'appuyer sur les cadres intermédiaires et les experts, à quelque corps qu'appartiennent les agents.

Mon premier parcours m'avait préparé au second, sans parler de l'acquis intermédiaire qui fut grand à RFI et à l'Ecologie. En revenant, j'ai pu aller vite, mais ma satisfaction principale, c'est d'avoir créé une équipe. Lorsque je suis revenu à la DGAC en 2006, les personnels étaient payés les uns sur le budget annexe, les autres sur le budget général. Cela correspondait à une vision très juridique de la LOLF ; j'ai réussi à tout regrouper dans le budget annexe. J'ai ouvert ensuite d'autres chantiers, comme celui du système d'information de gestion de pilotage, le numérique est un enjeu majeur, un levier puissant de transformation. La DGAC avait mal conduit son informatique de gestion, l'approche ancienne et le bricolage ne pouvaient plus fonctionner. Puis j'ai lancé la mise en place du système d'information financière, le SIF, qui a été effectuée en 2 ans.

Si j'ai pu conduire ces réformes, c'est qu'en tant que secrétaire général, j'avais autorité à la fois sur les ressources

Sommaire

humaines et sur les finances. En 1995, on avait fait l'erreur de supprimer la direction des ressources humaines et des affaires financières, la DRHAF, dont la Cour des comptes avait pourtant salué la création, et de séparer ressources humaines et affaires financières. Michel Wachenheim est revenu à juste titre sur cette dualité en 2004, avec la création du secrétariat général. Et lorsqu'il a fallu procéder à la séparation entre l'opérateur et le régulateur, il a su conserver l'unité de la DGAC, tout en la préparant à l'Europe. Il y a un équilibre permanent à trouver entre d'une part ce qui est unitaire, transversal, la force de frappe de la DGAC au service du Gouvernement et du secteur aéronautique français, et d'autre part les évolutions vers l'Europe et le Ciel unique.

A la DGAC, nos problèmes ne sont pas d'ordre technique, mais managériaux, culturels. Il nous faut comprendre les autres Européens, découvrir leur culture de la gouvernance, du management, du consensus. La DGAC deviendra certainement un jour, de façon progressive, un service d'intérêt général européen. Cela se fera par le rapprochement des méthodes et des outils.

J'ai peut-être apporté des choses à la DGAC, mais ce n'est rien à côté de ce qu'elle m'a appris. Elle m'a offert un terrain de réflexion et d'action immense. C'est une belle maison, avec une forte personnalité, c'est-à-dire de grandes qualités… mais aussi quelques gros défauts. Elle a encore une culture orale, à contrebalancer par une culture écrite ; il faut aussi transformer sa culture de la "transgression", très forte, en une culture de l'adhésion, de l'esprit d'équipe, sans perdre pour autant l'âme des pionniers qui constitue le mythe fondateur de l'Aviation civile.

J'ai vécu deux vies à la DGAC, ponctuées d'échecs et de réussites. On y apprend un métier, Michel Delebarre avait raison. Mais on n'apprend pas le métier sans apprendre la maison. Et si depuis 2006 j'ai pu conduire un certain nombre de réformes, c'est bien parce que je connaissais déjà sa culture. Pour être légitime à la DGAC, il faut soit y être né, soit faire preuve de professionnalisme pour s'intégrer et être reconnu. Elle est très exigeante. C'est justifié !"

Témoignage recueilli en avril 2012.

Certains témoins souhaitent garder l'anonymat, considérant peut-être que l'homme doit s'effacer devant le service… Vital Ferry se fait ici le porte-parole d'un cadre administratif qui sait gré à l'Aviation civile de lui avoir offert une carrière éclectique et qui estime par ailleurs qu'une meilleure information des nouveaux affectés sur la maison dans laquelle ils entrent leur permettrait de mieux la servir.

"

L'imprévu était quotidien

Reçu au concours d'attaché d'administration centrale, me dit cet ami, j'ai rejoint l'Aviation civile à Montparnasse. Ma première affectation fut la direction des Transports aériens où l'on me confia le dossier Air Inter. Cette compagnie intérieure émergeait d'une difficile jeunesse et posait des problèmes d'ordre politique et technique. Il fallait veiller au respect des décisions gouvernementales visant à faciliter les transports intérieurs et maintenir une harmonie avec Air France malgré cette concurrence nouvelle. En outre, Air Inter s'apprêtait à passer d'une flotte d'avions à hélices à une flotte d'avions à réaction avec l'affrètement de Caravelle d'Air France. La tutelle de l'Etat s'exerçait statutairement par le contrôle des programmes des compagnies, notamment les droits de trafic et l'approbation des tarifs intérieurs. Le quotidien à la DTA s'avérait ainsi fort intéressant, d'autant qu'Air Inter prenait une place grandissante dans la desserte des lignes nationales et s'illustrait par des innovations commerciales inédites, comme par exemple les vols bleus, blancs et rouges.

En 1971 il me fut proposé de gérer le service social et médical où tout était à construire, notamment structurer un service médical effectif sur l'ensemble des aérodromes et surtout dans les centres de contrôle de la circulation aérienne à la réglementation spécifique. L'accent était notamment porté, conformément aux normes médicales fixées par arrêté ministériel, sur la surveillance ORL et OPH. D'autres actions visaient l'implantation de postes de défibrillation sur les aéroports principaux.

Revenu en 1978 au service des Transport aériens comme chargé de mission, diverses attributions me furent confiées, dont deux retinrent particulièrement mon attention : tout d'abord le fret, qui commençait une vie à part dans le monde aéronautique après avoir longtemps été considéré comme complément de chargement ; ensuite et surtout, le sort réservé aux personnes handicapées, dont il fallait améliorer au plus vite les conditions de transport, en leur évitant toute démarche inutile et en facilitant leur accès à bord[1].

Au terme d'une carrière très animée, vécue d'une manière atypique et dont les dernières années se déroulèrent à l'inspection générale, j'ai gardé le souvenir d'une Administration vivante, où l'imprévu était quotidien et où l'initiative individuelle restait la bienvenue.

Propos rapportés par Vital Ferry, septembre 2012.

1. Réalisation d'un "code de bonnes pratiques" largement diffusé.

Sommaire

Administrer

Charles Gherardi

Le service de l'Etat ne se marchande pas

Charles Gherardi, né en 1935, officier de cavalerie, officier des Affaires algériennes, chef de la section administrative spécialisée d'Honaïne[1], inspecteur des douanes en 1962, est administrateur civil au SGAC de 1971 à 1975, puis sous-préfet et directeur général des services de la région Corse. De retour au ministère chargé des transports, il est nommé sous-directeur à la direction de la Météorologie nationale en 1986 puis inspecteur général de l'aviation civile en 1989. Son attachement au service public se double d'une affection marquée pour les services de l'Aviation civile et de la Météorologie.

« Il y a bien longtemps, au sortir de l'ENA, un rang de classement assez médiocre avait pour fâcheux effet de priver les grands corps de l'Etat de ma collaboration. Je résidais à l'époque au Quartier Latin, à proximité de cet hôtel élégant qui, boulevard du Montparnasse, abritait, me disait-on, le secrétariat général à l'Aviation civile. Ainsi naissait une vocation aéronautique qui, pour être initialement conjoncturelle et presque d'inspiration topographique, devait se révéler heureuse et, tout au long d'une carrière mouvementée, générer pour cette Administration un durable attachement de ma part.

Il est vrai qu'elle m'est apparue d'emblée séduisante par sa richesse, sa diversité et sa nature contrastée.

A l'époque le SGAC, véritable petit ministère technique, jouissant d'une exceptionnelle autonomie d'action, intégrait l'Aviation civile et la Météorologie nationale, cette dernière consacrant une large part de son activité à l'aéronautique.

Cet ensemble administratif se signalait au sein de la Fonction publique par son originalité issue tout à la fois de la spécificité de sa mission et de l'empreinte de son histoire.

La spécificité de sa mission se marquait en premier lieu par la gestion d'une économie "administrée" qui, du financement initial de l'industrie aéronautique à l'activité commerciale du transport aérien, réservait une part prépondérante à l'Etat. Cet état de fait conférait au SGAC une autorité opérationnelle particulière, garante de cohérence dans l'action, assortie il est vrai, d'indifférence vis-à-vis des organisations et des contingences territoriales, gage d'indépendance mais aussi d'impatience de la part des autorités locales.

L'originalité du SGAC découlait ensuite de ses origines et de son histoire récente. On y retrouvait certaines rémanences militaires tant dans son organisation territoriale divisée en grandes régions aéronautiques ignorant les circonscriptions traditionnelles que dans la gestion des personnels ; on songe au surprenant statut dérogatoire des fonctionnaires de la Météorologie astreints à une éventuelle militarisation et à l'existence d'un statut des ouvriers de la Défense nationale au SGAC.

On percevait également la marque du grand large et le souvenir de l'outre-mer alors que cette Administration avait en charge l'aéronautique de l'Empire colonial. Les

Sommaire

Administrations ont une âme et le souvenir s'y imprime, tout comme affleurait la nostalgie de la climatologie tropicale dans l'expérience des météorologistes.

Attachante, cette Administration l'était encore en raison de sa taille réduite qui permettait des échanges à hauteur d'homme et la réalisation d'une harmonieuse fusion des différentes compétences. Entre ces agents de formation variée il existait un esprit de corps et le partage d'une inspiration commune faite d'exigence d'efficacité et d'impératif de sécurité.

Chacun avec ses moyens s'attachait au succès de la mission. C'est ainsi que pour ma part, fort ignorant sur le plan scientifique, je me souviens avec quelque honte avoir à la météo harangué avec éloquence une délégation de sénateurs à l'effet d'arracher quelques crédits supplémentaires en leur présentant avec orgueil le plus puissant ordinateur, tandis que le directeur de la "prévi" s'efforçait désespérément de me faire comprendre qu'il s'agissait d'un climatiseur. Je ne sais si les sénateurs étaient aussi ignares que moi en matière de technologie ou si Dieu était grand, toujours est-il que j'obtenais satisfaction.

Je veux pour finir me souvenir de ces "météo" qui savaient conjuguer la rigueur intellectuelle de la Marine dont ils étaient issus avec la poésie de ceux qui dialoguent avec les Dieux les jours de grand vent.

Je n'en distinguerai qu'un seul, Jean Labrousse, leur directeur. Cet homme était un grand seigneur, mettant au plus haut le service de l'Etat et alliant la valeur scientifique à la générosité d'âme. Il fut pour moi un exemple et un ami.

Un soir, je m'en souviens, après que je lui ai présenté quelque projet de réponse délicate, le préfet Maurice Grimaud, le dernier secrétaire général à l'Aviation civile, ce chef qui en des temps troublés avait démontré sa fermeté et sa maîtrise de soi, observait, en forme de compliment pensais-je avec fatuité, que rares étaient les rédacteurs qui, à mon instar, se montraient capables d'écrire trois pages qui ne veuillent strictement rien dire. J'imagine qu'avec le temps une qualité littéraire aussi singulière a pu s'estomper et je souhaite au moins que de ces quelques lignes consacrées à tous ceux qui animent et qui ont animé la vieille maison, à ceux-là qui croient encore que le service de l'Etat ne se marchande pas, se dégage avec force le sentiment que j'étais des leurs et que je les ai tous aimés. ”

Février 2012.

1. Honaïne (en arabe : هُنَيْن) est une commune de la wilaya de Tlemcen, située à l'extrême nord-ouest de l'Algérie, à 60 km au nord-ouest de Tlemcen et à 120 km à l'ouest de Sidi Bel Abbès. Au XIIIe siècle, Honaïne était le port de Tlemcen et la voie méditerranéenne pour le commerce avec le Tafilalet et le Soudan (N.D.A.).
2. Il faut tout de même souligner, à la décharge du SGAC, que le SNA fut créé par décret en 1949 ; de même pour le STNA en 1961 ; quant au SMFA, il fut créé par arrêté en 1960.

Le droit à l'aventure

L'aviation est une aventure, jusque dans l'Administration censée la régir. Max Hymans, nommé secrétaire général à l'Aviation civile et commerciale en décembre 1945, n'eut pas de secrétariat général jusqu'en septembre 1946 ; il dirigeait des services qui avaient gardé les appellations du ministère de l'Air disparu. L'époque permet d'absoudre : il s'agissait de reconstruire plus que de réglementer. Mais ce n'était là qu'un début.

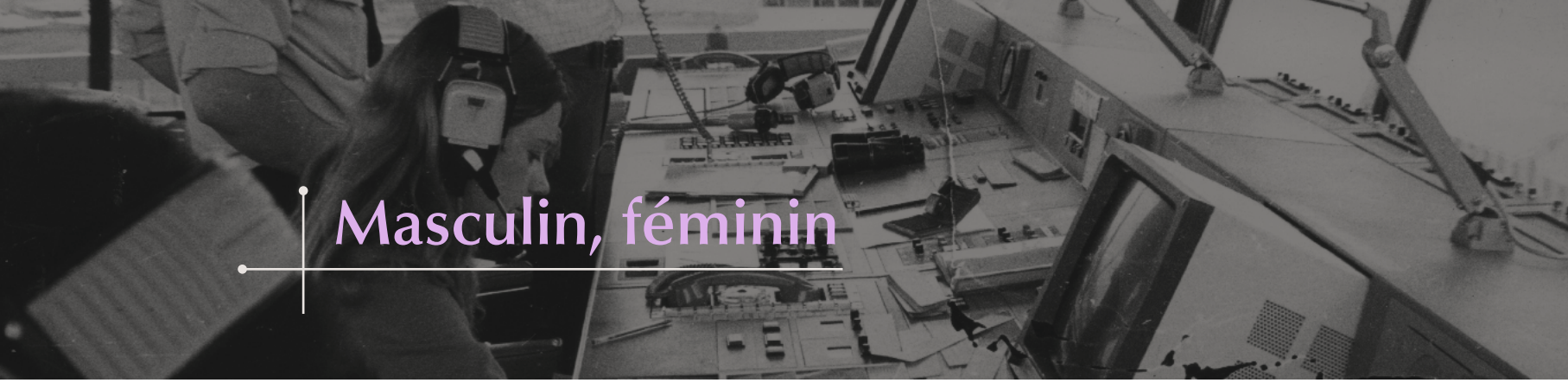
Les services que l'on appela d'abord services extérieurs centraux puis, à partir de 1960, services techniques centraux, furent créés par des décisions, simples mesures d'organisation interne ; les décrets du 12 septembre 1946 et du 31 mars 1949 relatifs à l'organisation du SGACC ne prévoyaient d'ailleurs pas la possibilité de créer des services de ce type. Côté Bases aériennes, le STBA, héritier du service technique du Génie de l'Air, et l'EMBA, successeur de l'établissement du matériel du Génie de l'Air, furent mis en place par notes du 17 juillet 1946. Le STBA fit l'objet d'un nouvel acte de naissance le 18 janvier 1952, toujours simple décision. L'inexistence juridique de ces deux services n'empêcha pas que la fusion de l'EMBA dans le STBA soit prononcée le 1er mars 1968 par arrêté ministériel ; ce dernier avouait toutefois sa propre fragilité en se fondant uniquement sur les décisions antérieures, et non sur le décret d'organisation du SGAC de 1960. En fait, le STBA n'acquit de véritable statut que le 21 janvier 2000, avec sa création en tant que service à compétence nationale (SCN). Quant à l'EMBA, il n'avait donc jamais eu d'existence juridique véritable.

Héritier de la section des Instructions aéronautiques née en 1942, le service de l'Information aéronautique fut mis en place le 1er décembre 1958, lui aussi par simple décision, et attendit également le 21 janvier 2000 pour recevoir sa consécration juridique ; de même pour le service du contrôle du trafic aérien, créé par décisions du 3 janvier 1975 puis du 27 novembre 1979. Ainsi, jusqu'à leur institution en tant que SCN, ces services ne constituaient que de simples émanations de l'administration centrale. La fragilité du centre d'études de la Navigation aérienne dura moins longtemps : avant celui du 21 janvier 2000, un premier arrêté du 1er juin 1973 était venu sanctifier la décision créatrice du 28 août 1959.

Autre curiosité, et non des moindres, l'inexistence juridique de l'IGACEM. L'inspection générale de l'Aviation civile avait été créée par décret du 16 janvier 1952. Lorsqu'en 1976 la Météorologie nationale fut séparée de l'Aviation civile, l'on crut nécessaire de légitimer l'intervention de l'inspection générale à son endroit en ajoutant à son intitulé la mention *et de la Météorologie* (EM)… mais on le fit par simple décision, alors qu'il aurait fallu un décret modifiant celui de 1952.

Cette absence de formalisme, excusable après-guerre, était devenue une habitude. Dans un monde que n'avait pas encore gagné la juridicisation et touché les mises en examen, la légèreté juridique n'empêcha pas vraiment l'Administration de fonctionner - comme le défaut de licence n'empêche pas de prendre les commandes et de décoller. Les services, ou tout du moins leurs dirigeants, n'étaient pas totalement ignorants de cette fragilité réglementaire ; ils en tiraient même une fierté discrète, comme si c'était là la preuve que l'Aviation civile restait un monde à part, définitivement pionnier, où l'initiative non seulement échappe à la règle mais la devance nécessairement.

Sommaire



Masculin, féminin

Avenue Rapp, années 1950. L'atelier de perforation et de vérification de la section de climatologie métropole et AFN du SMMA. La section comporte un effectif de 45 personnes, dont 6 ingénieurs (1 femme), 5 ingénieurs des travaux (1 femme), 6 adjoints techniques, 18 mécanographes (15 femmes) et 10 commis, auxiliaires et contractuels (9 femmes).

L'Aviation civile est une administration de métiers techniques, initialement confiés à des hommes, dans lesquels les femmes ne sont apparues que très progressivement. En revanche, elles ont toujours été majoritaires dans les métiers administratifs. Si celles qui ont accédé à des postes d'encadrement ont eu la possibilité de parler de leur condition de femme au travail, la mémoire de celles qui constituent le gros des troupes de l'administration centrale reste plus obscure.

1975 est l'année internationale de la femme. Nadine Spira signe dans le premier numéro de *France Transports Aviation Civile* un papier intitulé « Des avions et des femmes », sous-titré « SGAC et condition féminine », résultat d'une enquête réalisée auprès de 18 « techniciennes » de la navigation aérienne, occupant des postes traditionnellement masculins.

Les corps techniques comptent alors 200 femmes pour (ou contre, persifle Nadine) 4 150 hommes. Les 3 premières OCCA sont entrées à l'ENAC en 1966, les 2 premières IEEAC en 1968. Sur les 18 femmes interviewées (11 OCCA, 6 IEEAC et 1 ESA), 2 seulement avaient une vocation aéronautique et 3 sont originaires de Toulouse. L'enquête n'a pas mis en évidence de discrimination ni de difficultés d'intégration, que ce soit à l'ENAC ou ensuite. Elle révèle en revanche que la moitié des interviewées ont un conjoint dans l'aviation et l'ont en majorité rencontré à l'ENAC. Et les OCCA mariées à des OCCA estiment avoir les mêmes chances de carrière qu'eux. Plus inattendu, à l'exception des couples les plus âgés, les tâches ménagères sont partagées équitablement. Les vraies difficultés concernent la garde des enfants en bas âge des OCCA en service actif, en particulier à cause du service de nuit. L'enquête conclut qu'il faudra le temps d'une génération pour que tout soit rose, *« même au SGAC où pourtant cela va déjà beaucoup mieux que dans bien d'autres endroits. »*

Un exemple de disparité, constaté deux ans après la publication de l'article « Des avions et des femmes » : le premier brevet de pilote des corps techniques délivré à une femme - Michèle Coissac, IEEAC - date de 1977. Le brevet existe depuis 1955…

« Le féminin de directeur est la femme du directeur. »
Pierre Desproges

Sommaire

Effectifs masculins et féminins aviation civile/météorologie en 1973

Catégorie de recrutement	Corps administratifs		Corps techniques de la navigation aérienne		Corps techniques de la météorologie	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Catégorie A	61	159	11	788	14	920
Catégorie B	169	329	184	3355	37	1523
Catégorie C	965	158	4	19	6	160
Catégorie D	13	27				
TOTAL	1208	673	199	4153	57	2603

Evolution du % de femmes par catégorie à l'aviation civile et à la météo dans les corps administratifs

Catégorie	1973	1988
A	25 %	28 %
B	33 %	69 %
C et D	86 %	95 %
TOTAL	64 %	80 %

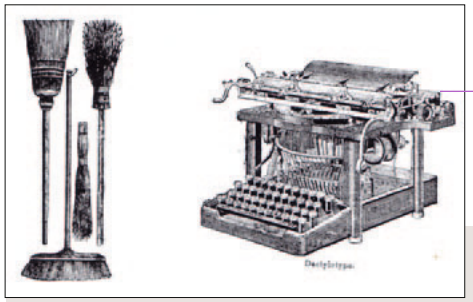
Aperçu sur les effectifs féminins à l'Aviation civile et à la Météorologie

En 1973, les femmes constituent les 2/3 des effectifs administratifs, le pourcentage variant selon les niveaux hiérarchiques : 86 % en catégorie C, 33 % en catégorie B et 25 % en catégorie A. Dans les corps de la navigation aérienne, les femmes constituent 4,5 % des effectifs et 2,1 % seulement chez les corps techniques de la météo.

Nadine Spira publie en octobre et novembre 1977 un article intitulé « La condition féminine à la Convention ». La cité réunit alors 864 personnes, appartenant à des statuts et des services très divers, dont 360 femmes parmi lesquelles 345 dans des emplois administratifs. La proportion des femmes est de 1 pour 10 en catégorie A (aucune dans les postes de responsabilité majeure), de 25 % en B et de 81 % en C. Un questionnaire a été adressé en juin aux femmes de la Convention, suivi de 110 réponses : 25 % seulement travaillent par vocation ; elles estiment en majorité être traitées à l'égal des hommes ; la vie familiale ne constitue pas pour la majorité un obstacle à la vie professionnelle, et réciproquement ; mais les 2/3 d'entre elles estiment tout de même accomplir deux journées de travail et la moitié affirme n'avoir pas trouvé ce qu'elle cherchait en se lançant dans la vie active. Parmi les suggestions : favoriser les emplois à mi-temps, aménager les horaires, créer une crèche, rendre les locaux plus agréables.

En 1988, les femmes constituent 80 % des 1 760 personnels administratifs de la DGAC et de la météo, les pourcentages variant considérablement selon la catégorie : 28 % de la catégorie A, 69 % de la catégorie B et 95 % des catégories C et D confondues.

La comparaison des effectifs de 1973 et de 1988 montre aussi que chez les corps administratifs, dont les effectifs ont diminué de 6 %, la proportion de femmes a nettement augmenté, mais très faiblement en catégorie A. En revanche elle a plus que doublé en catégorie B.



DPAG Information, oct-nov 1977. Illustration de l'article « La condition féminine à la Convention ».

Des femmes aux commandes ?

J'avais été surpris et choqué d'apprendre que si les femmes pouvaient bien passer les épreuves des différents brevets de pilotage, elles n'étaient pas admises au concours de l'Ecole nationale de l'aviation civile qui forme les élèves pilotes de ligne, l'élite de la profession. Quand je voulus mettre fin à cette discrimination, je me heurtai à une hostilité à peu près générale. Le corps des pilotes professionnels n'était évidemment pas chaud pour s'ouvrir à cette concurrence. Les compagnies aériennes invoquaient de leur côté dix mauvaises raisons, qui allaient de la crainte présumée des passagers à la pensée d'être pilotés par une femme, aux particularités de la nature féminine, source potentielle de graves défaillances (?). Les augures du conseil médical de l'aéronautique civile abondaient en ce sens et dressaient un tableau inquiétant des périls que l'on ferait courir aux passagers si l'on confiait leurs vies à de faibles femmes. […] *Ces éminents médecins étaient surtout intraitables sur le pilotage par les femmes d'avions lourds* "qui nécessitent, en cas de défaillance des servocommandes, des efforts musculaires intenses". *Ne pouvant me défendre sur ce plan technique, je m'en tins au bon sens et je fis observer que s'il y avait péril à confier ces gros avions à de trop faibles mains cela valait aussi bien pour des gringalets masculins que pour de fortes femmes et qu'il suffisait de fixer le taux de capacité musculaire exigé des unes et des autres. Je n'eus heureusement pas de mal à convaincre Robert Galley, qui était alors ministre des Transports, et il se fit un plaisir de signer, le 8 février 1973, l'arrêté que je lui proposais et qui ouvrait aux femmes l'accès de la prestigieuse école et la voie royale du pilotage de ligne. La première jeune fille admise, Patricia Brezun, avait 19 ans.*

Maurice Grimaud. ***Je ne suis pas né en mai 1968***, Tallandier, 2007.

Sommaire

Isabelle Weiss

Une femme, ça ne comptait pas

Longtemps gestionnaire de personnel, aujourd'hui directrice d'ARAMIS, actrice à ses heures, Isabelle Weiss évoque ici un aspect particulier des ses premières années à la météo et à la DGAC.

"J'ai débuté dans la vie active le 1er octobre 1974. Cette année-là, la loi abaissa l'âge de la majorité ; j'avais eu 18 ans en février et, en juillet, j'étais majeure. Je fis valoir mon indépendance au sein de ma famille.

Grâce à un concours administratif passé à Toulouse, je fus parachutée dans la capitale, loin de mon village natal du Tarn-et-Garonne. J'étais effrayée… *"Tu trembles, carcasse, mais tu tremblerais bien davantage si tu savais où je vais te mener !"*[1] Pas le choix, il fallait avancer.

J'étais affectée au service météorologique métropolitain, 2, avenue Rapp. Le directeur me reçut, il n'avait pas l'air d'apprécier les femmes qui exerçaient des métiers d'homme. Je lui fis tout de même part de mon intention de passer les concours de technicien météo et de secrétaire administratif. Pour lui, la présence féminine sur des postes opérationnels techniques, la nuit de surcroît, était néfaste au bon fonctionnement du service.

J'étais prête à lui donner raison, car affectée à l'unité interne de gestion, à la comptabilité matières, j'étais régulièrement dérangée par la gent masculine qui envahissait mon espace. Fort heureusement mon chef, M. Nicod, veillait sur moi et me donna des conseils pour me protéger des importuns… tandis que M. X, mon collègue, essayait de dissiper ma naïveté. D'autres collègues s'amusaient à changer le mobilier de place entre mes passages, ce qui ne facilitait évidemment pas le recensement, d'autant que le code barre n'existait pas encore. Mais que dire lorsque l'on m'expédia dans une pièce où, malgré un paravent pudique, je devinai deux personnes occupées à une activité certainement agréable mais étrangère au service ? De retour dans mon bureau, je compris à la tête de M. X que je n'y avais pas été envoyée par hasard...

Reçue aux deux concours quelques mois après mon arrivée à la météo, je choisis celui de secrétaire administratif et je débarquai en juin 1975 au BCLTS[2]. Le chef du bureau me fit faire le tour des sections : l'accueil fut inégal. Trois sections étaient dirigées par des femmes, dont une à forte personnalité et deux plutôt discrètes, mais toutes trois très efficaces, respectées pour leurs connaissances et leur mémoire, en particulier celle qui avait la responsabilité de la paye des personnels techniques de l'aviation civile. Elles savaient se faire respecter et tenaient la dragée haute à leurs collègues masculins chef de section.

Je découvris d'ailleurs, chez ces derniers, un esprit macho et une tendance à mépriser les personnels placés sous leurs ordres, a fortiori les femmes. Ainsi l'accueil abrupt de M. Y : *"Elle est quoi, celle-là ? "* A la réponse du chef de bureau, *"secrétaire"*, il s'écria : "*Quoi ! J'en veux pas !"* J'appris par la suite qu'il espérait passer en catégorie B et que mon affectation dans sa section aurait fait de moi sa supérieure hiérarchique. Inacceptable, de surcroît s'agissant d'une femme. Pour ma part, je ne voyais pas les choses comme cela, mais je comprenais déjà que mon statut de catégorie B aller me poser des problèmes.

Pendant l'été, j'allai en renfort de mes collègues responsables de la paye des personnels administratifs des services extérieurs et de celle des navigants. A la fin de l'été, mon chef m'installa dans son bureau le temps de ma formation. Rien à dire, épluchage de textes ; mais un jour, il fit un geste de trop et là, je dus me défendre… *"Excusez moi, monsieur, mais cela, jamais ! C'est déplacé…"* et j'ajoutai *"Je veux un bureau et une place dans le service !"*

J'obtins ainsi un bureau et la moitié des attributions de M. Y. Je travaillais avec une ancienne d'Algérie qui souffrait à la fois de l'exil et des brimades masculines de ses collègues. M. Y la traitait avec mépris, employant même à son endroit les termes de "subalterne femelle". Elle était pourtant formidable, elle connaissait beaucoup de choses. Nous gérions les crédits et dépenses et avions donc à faire avec toutes les sections. Et grâce ou à cause de cela, je fus amenée à m'opposer à un autre chef de section.

Grand seigneur, bureau vierge de tout papier, il était toujours disposé à recevoir les personnels dont il était censé assurer la paye, surtout si c'étaient des ingénieurs - il allait même alors jusqu'à sortir une bouteille de whisky. Les techniques de paye lui restaient étrangères. En revanche, il notait sur un carnet toutes les erreurs ou arrivées tardives de ses subordonnés ; il les terrorisait. Un jour, alors que je me trouvais dans son

1. Vicomte de Turenne.
2. Bureau central de liquidation des traitements et salaires (N.D.A.).

Sommaire

18 novembre 1960. Inauguration du nouvel ordinateur KL 901 de la Météorologie nationale. Parmi les personnalités, au rang desquelles Robert Buron et Paul Moroni (de dos, au premier plan) et André Viaut, une seule femme. Ingénieur ou secrétaire ? En fait, l'attachée de presse du ministre…

service pour faire un point sur la liquidation, il m'apostropha, méprisant : *"Mademoiselle, apprenez que dans cette section toutes les questions doivent passer par moi."* Je répondis : *"Excusez moi, monsieur, mais en s'adressant directement à ceux qui font le travail, on gagne du temps… et puis nous sommes dans le même service et je préfère l'efficacité à l'obséquiosité."*

J'ai assisté à un seul pot du BCLTS. J'arrivai, l'ambiance était déjà chaude. On me tendit un verre. Quelques instants plus tard, un responsable de section, pas marrant pourtant, et plutôt revêche avec son personnel, envoya une olive dans le corsage d'une dame, puis y glissa la main pour la récupérer. Cette dernière ne réagit pas, elle ne voulait pas d'ennuis… c'était son supérieur hiérarchique.

Je quittai la salle, il n'était pas question d'accepter cela. On me traita de *sainte nitouche* et de quelques autres noms d'oiseau ; mais je ne voulais créer aucune équivoque en faisant celle qui ne voyait rien et qui par conséquent en acceptait le principe.

Le climat ne devint pas tendu pour autant : je n'étais qu'une femme, cela ne comptait pas… "

Juillet 2012.

Privautés et émancipation

Je suis arrivée à DNA/4 le 4 avril 1969, j'y suis restée une demi-journée. Le chef de service m'a fait visiter les lieux : lorsque nous sommes arrivés dans la pièce où l'on stockait les fournitures, il m'y a coincée, en essayant de m'embrasser. Je me suis sauvée en courant… j'avais 18 ans. Je suis montée quatre à quatre au bureau du personnel. Je me suis retrouvée en tête à tête avec le chef du bureau. Je lui ai expliqué ce qui m'était arrivé, il m'a dit : "Et si ça avait été moi ? " *J'ai crié :* "Non ! " *Je voulais m'en aller, mais on m'a affectée au central dactylographique, au rez-de-chaussée.*

En 1971, le pantalon est devenu à la mode. J'étais toujours au standard dactylographique. Michèle Levandowski et moi avions acheté des pantalons, la moitié du salaire - qui n'était pas très élevé - y était passée.

Lorsque nous avions fini de taper notre courrier, nous portions nos parapheurs aux rédacteurs. On prenait l'ascenseur pour monter jusqu'en haut de l'immeuble et ensuite on distribuait les parapheurs dans les étages. Ce jour-là, au 2e, nous tombons sur le directeur du personnel, Michel Mangenot, en compagnie de son adjoint à barbichette, Francis Commeau, qui nous dit, cinglant : "Je vous attends dans un quart d'heure dans mon bureau, lorsque vous aurez déposé vos parapheurs."

Nous nous présentons. M. Commeau : "Vous avez une demi-journée [de congé] pour aller vous changer et vous présenter dans une tenue correcte. Ici, c'est la robe."

Quelques mois plus tard, en été, nous sommes venues cette fois en short au bureau… M. Commeau nous a aperçues, il s'est fâché tout rouge : "Je vous l'ai dit une fois, je ne vous le dirai pas deux ! " *Mais on avait pris nos devants, on avait les changes dans notre sac… Quand on est jeune, on aime bien provoquer.*

Nadine Fontaine, témoignage recueilli en novembre 2011.

Sommaire

Danielle Benadon, première femme énarque affectée à l'Aviation civile (1974). Elle fut directrice des Transports aériens de 2001 à 2005 puis, après réorganisation de la DGAC, directeur de la régulation économique jusqu'en février 2007.

La parole aux femmes

Dans son numéro de mars 1994, *Aviation civile* publie un dossier intitulé « L'émergence des femmes ». La première femme contrôleur est entrée à l'ENAC en 1958 : en 1994, 22 % des contrôleurs étaient du sexe féminin, contre 19 % en 1984 et 7 % en 1976. Dans les cinq dernières années, entre 1988 et 1993, le pourcentage global de femmes a peu progressé (de 25,7 à 27 %).

Pour Colette Rivoal qui, après avoir passé 10 ans au service des relations internationales du SGAC, a poursuivi sa carrière à Air France, *« Lorsqu'on négocie, on doit se montrer ferme et cohérent. J'étais particulièrement opiniâtre. Je pense que c'est assez féminin. »*

Danielle Benadon, première femme énarque à la DGAC, chef du service du Transport aérien, jeune mère de famille, estime que les difficultés à trouver une solution de garde d'enfant constituent un véritable problème pour les femmes qui souhaitent continuer à travailler. Et elle ajoute que *« Dans un univers professionnel où il y a très peu de femmes, si on sait s'imposer, on se fait plus vite remarquer. »* Annie Szuba, chef de cabinet du directeur de l'Aviation civile Sud-Est, pense que les quelques ingénieurs très *« machos »* qu'elle a rencontrés avaient un *« blocage plus d'origine culturelle que lié à notre culture maison »* et se déclare *« trop féministe pour revendiquer mon sexe ».* Marie-Hélène Lemarois, ICNA, n'a pas rencontré de problème avec ses collègues contrôleurs, car *« on exerce le même métier.»* En revanche, s'agissant des pilotes, *« en cas d'infraction, certains acceptent mal d'être réprimandés par une femme. »* Devenue la première femme directeur d'aérodrome, à Caen-Carpiquet, elle a dû faire ses preuves, *« en faire davantage qu'un homme. »* Pour Elisabeth Dallo, chargée de mission à la DPAC, *« il ne faudrait surtout pas introduire des "quotas"* […]. *De telles mesures se retourneraient contre les femmes. ».* Et elle ajoute que les obstacles à la carrière *« concernent plus les mères de famille que les femmes elles-mêmes. »* Anne Frisch, IESSA devenue IEEAC, en charge du projet Phidias au SCTA constate que *« la différence s'estompe au fur et à mesure que le travail en commun s'intensifie. »*

Pour le SEFA, Jeanne Marchesiani, voltigeuse, instructeur à Carcassonne depuis 1990, souligne que chez les pilotes, une fois les compétences démontrées, la discrimination n'existe pas. Elisabeth Bousquié, chef de division environnement sûreté à la DAC Sud, estime qu'être femme à la DGAC n'est pas un handicap. Bien au contraire, *« c'est un atout dans certaines situations où je dois exercer un rôle de médiateur, de conciliateur. »* Enfin, Isabelle Edard, ICNA, chef d'équipe au CRNA Sud-Est, souligne que l'intégration des contrôleurs de sexe féminin parmi les collègues masculins est quasiment effectuée. En outre, en tant que secrétaire national du SNCTA, elle n'a pas observé de différences dans le comportement des directeurs lorsqu'ils s'adressent à ses collègues masculins ou à elle. *« Je pense cependant que nos interlocuteurs se méfient un peu de mes méthodes de négociation. Ils connaissent mal les méandres de l'esprit féminin… »*

En fait, dans cet article de 1994, les femmes interviewées sont de fortes personnalités, presque toutes des cadres techniques, dont on n'est pas surpris qu'elles aient su non seulement se faire respecter, mais s'imposer. Aucune gestionnaire de paye ou de personnel, aucune secrétaire n'a été invitée à parler de son quotidien et de sa condition de femme dans l'univers professionnel de centrale où l'encadrement est en majorité masculin. Le monde du contrôle aérien n'est pas hiérarchique et l'on comprend que les femmes puissent y trouver leur place ; chez les ingénieurs et les techniciens, en idéalisant un peu, la véritable hiérarchie n'est pas celle du grade mais celle des compétences, les polytechniciens constituant toutefois une catégorie à part. Tout au contraire, le monde administratif est pyramidal, les strates multiples ; c'est le domaine où s'épanouit le petit chef.

Vingt ans plus tard, les femmes de la DGAC décrivent une situation contrastée. Le harcèlement est rarement mentionné spontanément : plus fréquente est l'évocation du paternalisme, banal dans les années quatre-vingts ; *« le machisme allait avec »* estime Agnès Lafage.

Odile Grisaud souligne pour sa part que *« les femmes ont souvent eu à "subir" des attitudes masculines qui les ont mises dans l'embarras. Elles ne portent pas plainte, elle se défendent seules la*

Sommaire

2, avenue Rapp, septembre 1993, départ à la retraite de Renée Cran. L'équipe - exclusivement féminine - de la paye des personnels techniques de la météo vient d'être transférée de la Convention à l'Alma. De gauche à droite Chantal Rilos, Brigitte Hélias, Dalila Fierling, Renée Cran, Yaël Intyrath, Jeanne Giudicelli (responsable de la paye), Marylène Josso, Marie-France Lecomte et Isabelle Raulet.

Début des années 2000. Annick Grondin et Nathalie Desbruères travaillant à un guide du secrétariat.

plupart du temps, en changeant de poste, ou en repoussant les avances non souhaitées avec des armes "féminines", l'humour et les stratégies d'évitement. Les femmes se sentent d'autant plus seules dans ces situations que les hommes prennent un soin particulier à agir sans témoins et qu'elles savent qu'elles seront elles-mêmes mises en cause. Il faut remarquer d'ailleurs qu'à la DGAC les femmes osent rarement des tenues féminines ; le petit tailleur ne fait pas partie des codes vestimentaires, la tenue est souvent "passe muraille". »

Véronique Martin, en provenance de Météo-France, confirme la fréquence *« d'attitudes vécues par les femmes comme une forme d'agression, dont elles ont préféré ne pas parler, et à raison. Les faits sont en effet souvent extrêmement sournois, donc difficilement attaquables ; en outre le jugement commun aboutit généralement au très classique et pratique mais ô combien culpabilisant "il n'y a pas de fumée sans feu". »*

Maryse Roero évoque par ailleurs le *« machisme ordinaire »*, plus bête que méchant, l'humour sexiste convenu, dont les auteurs pensent qu'il fait l'unanimité ; mais, ajoute-t-elle, *« désormais, il ne faut rien laisser passer. »* Ainsi, le mode de communication qui accompagnait la mise en place de la messagerie et du réseau informatique interne à la DGAC, jugé sexiste par nombre de cadres féminins, a été rapidement modifié.

Par ailleurs, le stéréotype actuel de la femme qui réussit ne fait pas l'unanimité. Odile Grisaud : *« Celles pour qui l'on esquisse des plans de carrière et qui réussissent correspondent à un modèle que les autres femmes n'ont pas envie d'imiter. Y compris chez les énarques et les polytechniciennes, celles qui émergent font presque toujours preuve de qualités que l'on prête en général aux hommes. Il faudrait que la fragilité, le fait d'accepter de montrer ses doutes ne soient pas perçus comme des obstacles à la tenue de postes majeurs, que l'on comprenne que ces traits de caractère vont de pair avec l'intuition et sont parfaitement compatibles avec la capacité de décider, voire de dire non. »*

Véronique Martin confirme que *« le fait d'aborder autrement le management, sans autorité démonstrative, sans élever la voix et en laissant passer certaines émotions, peut s'avérer tout aussi efficace qu'un management plus "musclé" : les interlocuteurs s'adaptent. »*

Elle ajoute que l'attitude sexiste prend parfois des chemins détournés, dont les responsables n'ont pas forcément conscience : inviter une femme à poser lors des photos officielles ou à la signature d'une convention à l'élaboration de laquelle elle n'a pas participé ; choisir systématiquement une femme pour diriger le cabinet ou le service de la communication ; expliquer que si l'on a préféré un homme à une femme pour tel poste important, c'était *« pour ne pas l'exposer »*, plutôt que de dire tout simplement qu'elle paraissait présenter pour ce poste-là moins de qualités que son concurrent masculin.

Mais les femmes elles-mêmes se sont souvent trop autocensurées ; on leur a fait croire que pour être manager il fallait renoncer à certaines émotions, alors que c'est à elles à juger si elles en sont capables.

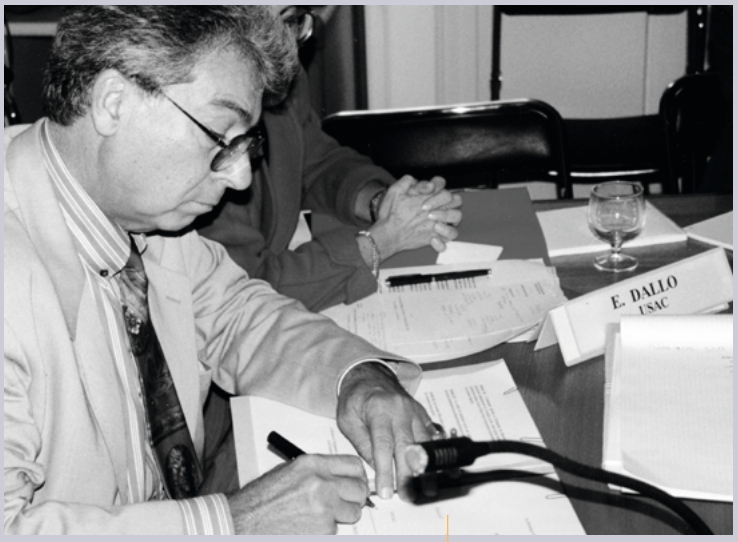
« J'ai longtemps pensé que les choses allaient changer plus vite ; je crois aujourd'hui que c'est parce que la loi interdit de tenir certains propos que les mentalités évoluent. La forme fait progresser le fond. D'autre part, considérer que la maternité et l'éducation des enfants sont incompatibles avec la tenue de certains postes majeurs et qu'il vaut mieux ne pas choisir une femme jeune est un raisonnement à courte vue ; si elle est réellement bon manager, la femme saura s'organiser ; mais c'est également faire l'hypothèse implicite, révélatrice du sexisme courant, que c'est forcément aux femmes à s'occuper des enfants et à choisir le temps partiel. » Et Véronique de conclure : *« J'ai été longtemps opposée aux quotas, et ce serait regrettable qu'une femme soit préférée à un homme en raison de son sexe et non de ses qualités propres. Mais l'immersion devrait contribuer à faire bouger les choses… »*

Sommaire

Robert Glaichenhaus et Daniel Goyat, SNIEEAC.

Annie Szuba et Yves Bertrand, SICAS.

Joël Vergne, ASAAC.



Michel Boutourlinsky, SNIAC.

Françoise Mozziconacci, SAPADACEM.

Isabelle Edard, SNCTA.

« L'Administration est un univers en papier. »
Vladimir Jankélévitch

René Brunel, SNPACM FO.

Michel Scheller, directeur général de l'Aviation civile.

3 novembre 1994. La signature du protocole social 1994-1997.

François Rubichon, conseiller technique et Bernard Bosson, ministre chargé des Transports.

Entre les lignes

Il y a loin, dit-on, de la parole aux actes. Entre les deux l'écrit, incontournable car dans l'Administration l'acte suppose un texte. Ce qui ne garantit pas l'acte, car celui qui tient la plume rédige en cherchant les mots qui lui permettront de tirer le compromis de son côté.

A l'Aviation civile, depuis la fin des années quatre-vingts, les relations sociales font l'objet de rendez-vous trisannuels, conclus par des protocoles dont la rédaction drape de mots nobles l'échange plus prosaïque d'avantages catégoriels contre la renonciation implicite à la grève. Enfant gâté de la Fonction publique, la DGAC n'a pas échappé pour autant aux modes managériales des années quatre-vingt-dix, qui entendaient redynamiser le service public par des projets de service où chacun pouvait prendre la parole et espérer ainsi changer les choses. Les projets, suspects aux organisations syndicales, firent long feu, en dépit des belles chartes conclusives qui traçaient un avenir lumineux.

Enfin, domaine où le choix des mots fait chaque jour des miracles, les revues professionnelles. Ecartelées entre le désir de communiquer avec l'intérieur et d'intéresser la rue, taxées de *presse patronale*, - à juste titre, car c'est leur vocation -, elles peignent un monde dans lequel le présent est maitrisé et l'avenir deviné, où seul l'intérêt de l'Etat compte, primant le jeu des ambitions, un monde où l'échec n'existe pas.

Sommaire

Relations sociales

Carte syndicale CGT/FO.

Les fonctionnaires peuvent se syndiquer depuis 1946. Ils sont désormais associés à la gestion de leurs statuts, de leurs carrières et de leurs services par l'intermédiaire de représentants du personnel qui siègent au Conseil supérieur de la fonction publique, dans les commissions administratives et les comités techniques paritaires et, à partir de 1982, dans les comités d'hygiène et de sécurité.

Les fonctionnaires ont dû attendre l'après-guerre pour que le droit syndical leur soit reconnu, d'abord par l'ordonnance du 9 octobre 1945, puis en 1946 par la Loi et enfin par la Constitution, alors que salariés du secteur privé et ouvriers d'Etat en disposaient depuis 1884. Les fonctionnaires se groupaient jusqu'alors en associations professionnelles ; néanmoins, à partir de 1924, les syndicats de fonctionnaires furent, sinon autorisés, du moins tolérés.

La question du droit de grève est plus complexe : aux termes de la Constitution, il s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent. Aucun texte de portée générale n'ayant été publié depuis 1946, c'est la jurisprudence qui donne les solutions. Des lois sont cependant intervenues dans des domaines particuliers, comme celui de la navigation aérienne : le droit de grève a été retiré aux contrôleurs en 1962 puis rétabli en 1984. Mais, au-delà des solutions réglementaires, la paix sociale, équilibre toujours instable, ne sera réalisée à la DGAC que par la signature de protocoles, devenus trisannuels depuis 1987.

Les personnels de la navigation aérienne

Une loi du 2 juillet 1964 avait créé les officiers contrôleurs de la circulation aérienne et les électroniciens de la sécurité aérienne, corps dont les statuts, dits *spéciaux*, dérogeaient au droit commun de la Fonction publique : ils étaient privés du droit de grève mais classés *hors catégorie* de la fonction publique pour la fixation de leurs indices de traitement.

Dans les années qui suivent, la rémunération des OCCA et des ESA est augmentée sous forme de primes et l'accès au corps supérieur perd de son intérêt. L'interdiction du droit de grève est

Sommaire

Utopie

Le personnel syndiqué du SALS, qui avait adhéré à la Fédération des métaux a constitué un Syndicat national du service de l'aviation légère et sportive de la France et des territoires de l'Union française, syndicat qui se rattache à la Fédération des travaux publics et des transports. Cette décision découle de l'intérêt qu'il y a à grouper dans une même organisation syndicale tous les éléments du service (cadres, employés, ouvriers, techniciens, pilotes). Des problèmes se posent et se poseront, qui réclameront une action puissante et coordonnée que seul un syndicat national peut réaliser. Le siège social de ce syndicat est provisoirement installé caserne Guynemer, 22 boulevard Victor, Paris XVe.

***Bulletin du SGACC*, n° 25 du 16 mai 1947.**

contournée par des grèves du zèle. Mai 68 va être l'occasion pour OCCA et ESA de remettre en cause le système.

La dynamique de mai 68

Fin mai et début juin, les organisations syndicales de la Fonction publique, réunies par le Premier ministre puis par le ministre concerné, obtiennent les mesures suivantes :

- 8,50 % de majoration de traitement dans l'année (en 3 étapes) ;
- 10 points de majoration indiciaire à tous les niveaux de la grille hiérarchique et 5 points supplémentaires pour les catégories C et D, avec effet au 1er juin ;
- des réductions de la durée réglementaire de travail, avec pour objectif la semaine de 40 heures ;
- la généralisation à terme de la semaine de 5 jours ;
- un jour de congé supplémentaire ;
- la récupération des journées d'arrêt de travail ;
- une révision des textes concernant le droit syndical. Ainsi la voix prépondérante du président sera supprimée dans les commissions administratives paritaires[1] ;
- étude d'un organisme à caractère mixte chargé du développement des activités sociales et de la gestion des œuvres sociales.

Ces réunions au niveau de la Fonction publique sont suivies au SGAC de réunions avec les organisations syndicales. Des mesures sont décidées pour les personnels de la navigation aérienne, comme l'intégration d'aides techniciens et de contractuels de 2e catégorie dans le corps des techniciens, l'intégration des contractuels de 3e catégorie dans le corps des aides techniciens, la création d'emplois de technicien supérieur de la navigation aérienne (TSNA), la satisfaction de diverses revendications déjà déposées par les OCCA et les ESA , la suppression de modulations de primes des personnels navigation aérienne de catégorie B et l'amélioration de l'avancement des ingénieurs des travaux de la navigation aérienne (ITNA). De leur côté, les représentants des personnels donnent leur accord à la transformation de l'ENAC en établissement public administratif.

Pour la Météorologie nationale, des engagements sont pris en faveur de l'amélioration de la situation des aides techniciens et des contractuels de 3e catégorie, de l'accroissement de la promotion interne des techniciens au corps supérieur et de surnombres en classe exceptionnelle pour les ingénieurs des travaux.

Les comptes-rendus des réunions de juin 1968 avec les organisations syndicales des personnels navigation aérienne et météo, baptisés *protocoles*, comportent aussi un certain nombre de déclarations d'intention, consistant à faire avancer les dossiers à la Fonction publique ou au Budget. Les organisations syndicales des personnels administratifs sont également reçues début juin ; mais là, peu de mesures concrètes annoncées, le terme de *conversations* étant ici préféré à ceux de *protocole* et de *conclusions*. Le directeur du personnel prend note des demandes, poursuivra ses efforts… lorsqu'il n'évoque pas, comme pour l'extension des primes de rendement aux personnels administratifs des services extérieurs, le fait que la décision relève de la Fonction publique.

Pour les ouvriers, la situation s'améliore par simple transposition des mesures récemment négociées au ministère des Armées : la prime de rendement est portée à 14 % au 1er avril, 15 % au 1er octobre et 16 % au 1er avril 1969. Les ouvriers du livre P1 sont alignés sur les groupes V de la métallurgie. Une somme de 1 000 F à valoir sur ces mesures est mise en paiement dans l'immédiat.

La concertation organisée

La loi du 19 octobre 1946 a institué les comités techniques paritaires (CTP) et les commissions administratives paritaires. Le SGACC crée en mai 1949 des comités techniques dans tous les services et directions d'administration centrale. Les commissions paritaires sont instituées entre 1947 et 1950.

Dans le contexte de dialogue qui suit mai 68, le SGAC met en place à titre expérimental des organismes consultatifs paritaires dans les services extérieurs centraux et dans les services locaux.

1. Cette règle a longtemps survécu dans les esprits, peut-être parce que l'on trouvait logique que l'Administration ait le dernier mot. Cette croyance était sous-tendue par une autre fiction, celle que les CAP sont décisionnaires… alors qu'elles ne rendent que des avis, la décision restant du seul ressort de l'Administration, même si dans la plupart des cas elle se contente de suivre l'avis de la CAP.

Sommaire

Dans ce défilé de manifestants des années 1970, les météos se reconnaîtront : Pierre Chaillot, Guy Larroucau, Maurice Merlet, Francis Mongrand, Bruno Rambaldelli, Serge Senotier…

En effet, les CTP n'existent alors qu'en administration centrale. Des élections ont lieu dans les services concernés, mais la CFDT et la CGT/FO contestent l'opération, qui ne respecte pas la lettre du décret du 14 février 1959 ; l'Administration, tout en regrettant que l'on s'oriente ainsi vers des organismes moins diversifiés et de compétence plus étroite que les commissions expérimentales, revient en arrière pour s'orienter vers la création par arrêté interministériel de CTP spéciaux et locaux conformes au décret. 33 CTP spéciaux et locaux sont installés entre octobre 1969 et juin 1970. La répartition des sièges entre syndicats donnera lieu à entente directe avec le chef de service dans 28 cas et des référendums seront organisés dans les 5 autres.

Une instruction du Premier ministre du 14 septembre 1970 améliore les droits syndicaux dans la Fonction publique, en particulier le système des autorisations d'absence et dispenses de service. Le local syndical apparaît.

L'ensemble du dispositif réglementaire est revu le 28 mai 1982. L'exercice du droit syndical fait désormais l'objet d'un décret ; les textes concernant CTP et CAP sont revus ; enfin, l'hygiène et la sécurité ainsi que la prévention médicale dans la Fonction publique font également l'objet d'un décret.

Les CHS

Ils ont été institués en 1947 dans le secteur privé. En 1968, 11 CHS ouvriers sont mis en place au SGAC ; un comité central d'hygiène et de sécurité du travail est créé en mai 1974. Le décret du 11 juin 1976 donne une base réglementaire à ces dispositions : les CTP ont désormais compétence pour l'hygiène et la sécurité, jusqu'à ce que le décret du 28 mai 1982 vienne prévoir la création de comités spécifiques, distincts des CTP. La DGAC disposera désormais à la fois de CHS ouvriers et de CHS généraux.

La modernisation du dialogue social

Les dispositions du décret de 1982 relatif à l'exercice du droit syndical restent assez générales et, conformément à une circulaire du Premier ministre de février 1989, la DGAC élabore une convention de modernisation du dialogue social, signée le 8 décembre par l'ensemble des organisations, excepté le Syndicat autonome des techniciens de l'aviation civile (SATAC). Elle institue un comité de suivi, présidé par Jacques Crozzoli et prévoit l'élaboration de conventions régionales ou locales, mises en place l'année suivante. Les dispositions prises concernent essentiellement les moyens matériels mis à la disposition des syndicats.

Sommaire

Le temps des protocoles

Dessin de Jean Napoli.

Le mot est magique. Synonyme d'espoir pour les personnels, de nuits blanches pour directeurs et syndicats et de marathons réglementaires pour les gestionnaires, le protocole est l'échéance ultime. Sa signature fige pour un temps revendications déçues, aigreurs corporatistes et amertumes confédérées, permet de différer jusqu'aux prochaines négociations trisannuelles toute nouvelle demande indemnitaire, rassure les dirigeants sur le calme des centres de contrôle pour les temps à venir. Le protocole, au-delà de son contenu, lie de manière invisible tous les personnels de la DGAC, des directeurs aux secrétaires et aux ouvriers d'entretien, qu'ils soient de la région parisienne, de toutes les provinces ou de tous les pays outre-mer. Plus que tout projet managérial, plus que tout texte d'organisation, il incarne depuis un quart de siècle l'unité de la DGAC, si souvent revendiquée et réaffirmée qu'elle en est devenue incantatoire.

Constituée par arrêté du 11 juin 1968 et portant le nom du conseiller d'Etat qui la préside, Cahen-Salvador, une commission est chargée d'étudier dans un cadre paritaire la situation des différents corps de la navigation aérienne et de définir leur place dans le secteur public.

En avril 1970, le Premier ministre rend un arbitrage et décide d'aligner les indices des ESA sur ceux des OCCA, d'octroyer une indemnité de responsabilité et de fonction à la moitié environ des ITNA et de nommer 40 OCCA principaux en sus des 116 promotions déjà actées.

Histoire du premier protocole

Les négociations, qui ont duré deux ans, dans un contexte de grèves - du zèle - dures aboutissent à la signature d'un protocole d'accord dans la navigation aérienne, premier d'une longue série qui régira désormais les rapports entre l'Administration de l'Aviation civile et les syndicats, tout d'abord de la navigation aérienne, puis de l'ensemble des personnels. Les protocoles susciteront régulièrement les réticences du budget puis les arbitrages de Matignon et enfin les remarques de la Cour des comptes.

Sommaire

Le protocole n'a pas valeur réglementaire : *« Il engage les signataires sur une vision partagée*[1] *»*. C'est un engagement moral, de la part de l'Etat à mettre en œuvre par voie réglementaire les mesures actées, et de la part des syndicats signataires… à pas grand-chose. On devine ce qui se passerait si l'Etat ne respectait pas ses engagements ; en revanche, on le voit mal revenir sur les mesures décidées si les syndicats déclenchaient un nouveau conflit avant l'expiration de la période protocolaire.

Le protocole de 1970, qui prendra fin le 31 décembre 1972, affirme le maintien de la navigation aérienne au sein de l'Aviation civile et l'appartenance des personnels à la Fonction publique. Les ingénieurs de la navigation aérienne deviennent ingénieurs de l'aviation civile (IAC), les ingénieurs des travaux de la navigation aérienne ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile (IEEAC). Les pourcentages de postes réservés à la promotion interne sont augmentés. L'accès des techniciens aux corps des OCCA et ESA est facilité, et les aides techniciens (catégorie C) devront disparaître avant le 31 décembre 1972. Les indemnités actuelles, indemnité forfaitaire spéciale (IFS) et indemnité spéciale de sécurité aérienne (ISSA), sont remplacées par des primes de technicité et d'exploitation. Une prime de surcharge de 200 F est attribuée aux contrôleurs des trois CRNA et de ceux d'Orly. IAC et IEEAC bénéficient d'une prime indexée sur le rapport trafic-effectif. Enfin, le protocole prévoit sa propre reconduction et une rencontre à mi-parcours, que l'on appellera plus tard commission de suivi.

Les décrets créant les nouveaux statuts sont publiés le 31 mars 1971. Les INA deviennent automatiquement IAC. 50 emplois sont ouverts aux OCCA et ESA dans le corps des IEEAC par examen professionnel… ou plutôt offerts, car les emplois en question sont listés et 50 candidats seulement autorisés à se présenter. 111 OCCA deviennent OCCA/P (principaux) mais les postes sont préalablement répartis par services (60 emplois pour le CRNA nord), ce qui n'est certainement pas d'une légalité parfaite. Quant à la création du corps des IEEAC, classés hors catégorie pour la détermination de leurs indices de traitement, elle fait l'objet d'un statut spécial et donc d'une loi, publiée le 17 juin 1971, suivie d'un décret d'application du 8 novembre 1971. Comme les OCCA et les ESA en 1964, les IEEAC sont désormais privés du droit de grève.

Et les personnels météo ?

L'examen de leur situation ne donne pas lieu à la création d'une commission équivalente à la commission Cahen-Salvador, mais des mesures interviennent conformément au protocole de juin 1968 : augmentation des pourcentages de postes d'ingénieur réservés aux ingénieurs des travaux, de même pour l'accès des techniciens de la météorologie (TM) au corps des ITM et des aides techniciens à celui des TM. Par ailleurs, la répartition fonctionnelle de l'ISSA pour les techniciens et aides techniciens est abandonnée au profit d'une répartition hiérarchique analogue à celle appliquée aux catégories A techniques.

Primes et retraite

Le principe d'une étude sur la prise en compte des primes des personnels de la navigation aérienne pour la constitution de retraites complémentaires avec la participation de l'Etat était inscrit dans le protocole de 1970. Le ministre des Finances, Valéry Giscard d'Estaing, s'y oppose en juillet 1971, au motif d'une rupture d'égalité entre fonctionnaires et d'un risque de généralisation. Jacques Chaban-Delmas, Premier ministre, confirme.

Un groupe de travail étudie alors un système qui n'aurait pour ressources que les cotisations des affiliés. La *Note d'information DPAG* d'avril 1972 souligne que les primes constituent une part très importante dans la rémunération des personnels de la navigation aérienne ; leur revenu baisse de façon considérable lors du départ à la retraite, ce qui est particulièrement sensible pour les OCCA (l'effectif est alors de 1 600), qui quittent le service entre 50 et 55 ans. Mais les différentes solutions envisagées par le groupe de travail s'avèrent inopérantes et la réflexion est abandonnée.

Maurice Grimaud réunit les organisations syndicales en octobre et novembre 1972 au sujet de la reconduction ou du renouvellement

Sommaire

1. Protocole d'accord du 7 décembre 2000.

2174 JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE 14 Juillet 1983

LOIS

LOI n° 83-634 du 13 juillet 1983
portant droits et obligations des fonctionnaires (1).

L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré,
L'Assemblée nationale a adopté,

Art. 5. — Nul ne peut avoir la qualité de fonctionnaire :
1° S'il ne possède la nationalité française ;
2° S'il ne jouit de ses droits civiques ;
3° Le cas échéant, si les mentions portées au bulletin n° 2 de son casier judiciaire sont incompatibles avec l'exercice des fonctions ;
4° S'il ne se trouve en position régulière au regard du code du service national ;
5° S'il ne remplit les conditions d'aptitude physique exigées pour l'exercice de la fonction.

CHAPITRE II

du protocole, qui expire le 31 décembre. La création de Sofréavia suscite une polémique, car elle est perçue par certains syndicats comme en contradiction avec l'attachement au service public acté par le protocole de 1970. Un accord est intervenu sur les congés dans les centres de contrôle, pas sur les horaires : l'Administration propose 38 heures, les personnels acceptent la mesure tout en revendiquant 32 heures. L'étude des sujétions physiologiques et psychologiques propres à la fonction de contrôle est pilotée par un comité directeur présidé par Claude Collet. Parmi les autres demandes, l'application du service actif aux ESA, un prolongement de l'activité des OCCA qui le souhaitent au-delà de 55 ans, une indexation des primes et leur revalorisation. L'Administration est favorable à cette dernière mesure mais s'oppose à toute uniformisation excessive et n'entend pas abandonner la modulation des primes basée sur le rapport trafic/effectif. Elle est favorable à un réexamen des primes des IEEAC, plus faibles que celles des corps de catégorie B pendant une trop longue partie de la carrière. Enfin, les syndicats demandent une indemnité pour les administratifs, signe de l'unité de l'Aviation civile. M. Grimaud accepte de la présenter au ministre, tout en jugeant l'accord peu réaliste.

En janvier 1974 est créé un comité des relations professionnelles afin de permettre un dialogue constant dans la navigation aérienne. Mais la démarche protocolaire s'est interrompue : elle ne reprendra qu'en 1987.

Le tournant de 1981

L'arrivée de la gauche au pouvoir est suivie d'un ensemble de mesures sociales et d'une politique de réduction du temps de travail : extension aux fonctionnaires de la 5e semaine de congés payés, exercice de fonctions à temps partiel, instauration de la cessation progressive ou anticipée d'activité.

Anicet Le Pors, ingénieur météo, ministre de la Fonction publique et des Réformes administratives, conclut en octobre 1982 avec des organisations syndicales représentant 72 % des voix un relevé de conclusions sur le dispositif salarial pour 1983. Priorité est donnée aux bas salaires. Aux 2 % d'augmentation au 1er janvier 1983 s'ajoutent des augmentations similaires aux 1er avril, 1er juillet, 1er novembre 1983 et 1er janvier 1984. Par ailleurs le Gouvernement envisage la limitation des cumuls et rémunérations annexes. Les sept textes du 28 mai 1982 relatifs aux droits sociaux et syndicaux sont complétés par des circulaires d'application. Un projet de loi de titularisation des contractuels est à l'étude ainsi que des textes relatifs à une troisième voie pour l'ENA et à l'insertion des handicapés dans la Fonction publique.

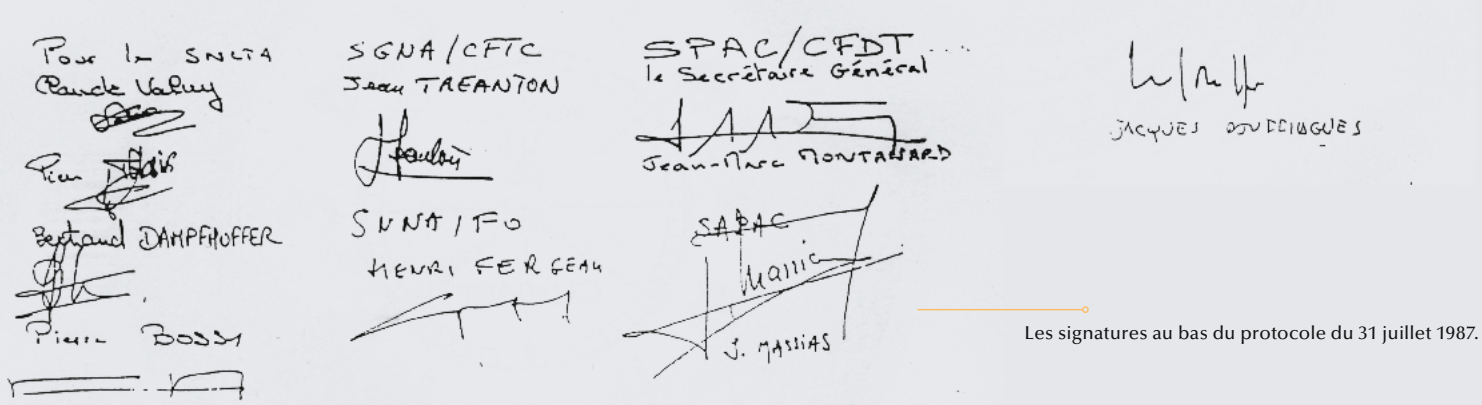
Un nouveau statut des fonctionnaires est publié les années suivantes : le statut général portant droits et obligations le 13 juillet 1983, celui relatif à la Fonction publique d'Etat le 11 janvier 1984, celui relatif à la Fonction publique territoriale le 26 janvier et celui relatif à la Fonction publique hospitalière le 9 janvier 1986.

Le budget annexe

Le Conseil des ministres du 9 novembre 1983 décide la création du budget annexe de la Navigation aérienne (BANA) pour 1985 ; il devrait permettre à la fois de lier dépenses engagées et ressources collectées et de mieux planifier les investissements en fonction de l'évolution prévisible du trafic. Les services de la Navigation aérienne assurent en effet des prestations de service public au profit des usagers de l'espace aérien français, rémunérées par le paiement de redevances de route et d'approche et le BANA permettra la liaison entre les deux. Les mutations technologiques nécessitent des investissements très importants pour l'acquisition de nouvelles générations de matériel destinés à augmenter la fluidité et la sécurité de la circulation aérienne : il faut moderniser les centres régionaux de contrôle, améliorer l'assistance automatisée du contrôle du trafic aérien avec le passage à la quatrième génération du Cautra et la modernisation de la chaîne radar. Le BANA devrait se financer à terme sur les seules redevances, mais ces dernières ne couvrent pas encore toute l'activité navigation aérienne et une subvention d'équilibre est nécessaire : 432 MF contre 1 042 de redevances. Dans l'immédiat, les personnels ne sont pas rémunérés directement par le BANA : les crédits nécessaires sont reversés au budget général.

La DGAC est désormais dotée d'une agence comptable, installée comme la DNA avenue de Friedland.

Sommaire

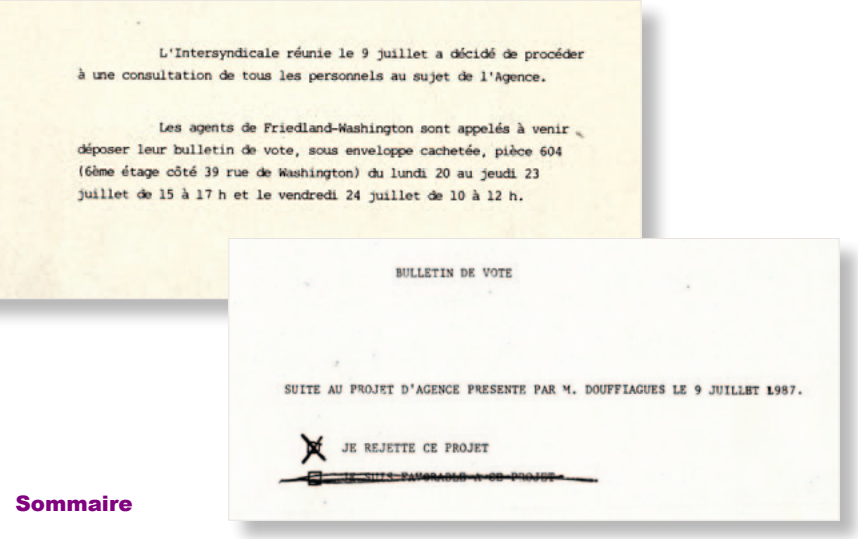


Les signatures au bas du protocole du 31 juillet 1987.

Le droit de grève

La loi n° 82-889 du 19 octobre 1982 adapte la retenue sur salaire pour absence de service fait à la durée de la grève : par exemple 1/160e de la rémunération mensuelle pour une durée inférieure à 1 heure. Le 31 décembre 1984 est publiée la loi qui rétablit le droit de grève dans la navigation aérienne, assorti d'un service minimum. Compte tenu de la proportionnalité de la retenue sur salaire à la durée de la grève, instituée en 1982, ce rétablissement du droit de grève va fournir aux contrôleurs aériens une arme considérable : une courte interruption du contrôle le matin, quasiment indolore quant à la rémunération, suffit à entraîner des perturbations considérables du trafic. Le décret réglementant l'exercice du droit de grève dans la navigation aérienne est présenté par Jean Auroux, secrétaire d'Etat chargé des Transports, lors du CTP ministériel du 4 octobre 1985. Les organisations syndicales (11 abstentions, 4 contre) ne s'y opposent pas majoritairement.

La règle du 30e indivisible sera rétablie le 30 juillet 1987, lors de la première cohabitation : c'est l'amendement Lamassoure.



L'Intersyndicale réunie le 9 juillet a décidé de procéder à une consultation de tous les personnels au sujet de l'Agence.

Les agents de Friedland-Washington sont appelés à venir déposer leur bulletin de vote, sous enveloppe cachetée, pièce 604 (6ème étage côté 39 rue de Washington) du lundi 20 au jeudi 23 juillet de 15 à 17 h et le vendredi 24 juillet de 10 à 12 h.

BULLETIN DE VOTE

SUITE AU PROJET D'AGENCE PRESENTE PAR M. DOUFFIAGUES LE 9 JUILLET 1987.

X JE REJETTE CE PROJET

~~JE SUIS FAVORABLE A CE PROJET~~

Protocoles

Le projet d'agence de la navigation aérienne[1] envisagé en 1987 par le gouvernement Chirac de la première cohabitation est rejeté par les personnels de la DGAC. Le 31 juillet 1987 est signé un protocole de fin de crise entre le ministre délégué chargé des transports et les organisations syndicales représentatives des corps techniques de la DGAC, à l'exception du Syndicat national des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile (SNIEEAC) et de la CGT. La mesure la plus importante, porteuse d'avenir pour les contrôleurs, est la création d'un corps de catégorie A de débouché de la fonction de contrôle aérien. Sous ce jargon, c'est l'annonce de l'accès des OCCA par voie interne à un corps d'ingénieurs, et c'est là la raison de refus de signature du syndicat des IEEAC. Le protocole concerne tous les corps de la navigation aérienne ; en revanche, aucune mention des administratifs et des ouvriers.

Ce protocole, le premier depuis 1970, est suivi le 4 octobre 1988 d'un deuxième, conclu pour une période de trois ans. La CGT a signé, contrairement au SNIEEAC et cette fois au SAPAC[2]. Pour la Saint-Sylvestre 1989, les contrôleurs aériens ont une raison majeure de sabler le champagne : une loi du 31 décembre a créé le corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, avec maintien du départ à la retraite à 55 ans. Le 2 juillet 1990, c'est le tour des électroniciens, qui deviennent ingénieurs électroniciens des systèmes de sécurité aérienne. On parlera désormais des ICNA et des IESSA.

1. Le terme d'agence est resté dans les mémoires, d'autant que le terme était utilisé dans les documents ministériels, mais il s'agissait plus exactement d'un projet d'*établissement public national de l'aéronautique civile*, établi par trois experts parmi lesquels Alain Monnier, ingénieur général de l'aviation civile. Tout ou partie des personnels rémunérés sur le budget annexe (hypothèse minimale : le contrôle en-route et les grandes approches) auraient pu soit intégrer l'établissement et passer sous régime de droit privé, soit être mis à sa disposition. Seuls les premiers auraient vu leur rémunération augmentée et leur retraite améliorée.
2. Syndicat autonome des électroniciens.

Sommaire

3 novembre 1994, au siège de la DGAC, rue Camille Desmoulins, signature du protocole 1994-1997. On reconnaît à partir de la droite Georges Delom (main sur le menton), conseiller du DRHAF, Francis Massé, sous-directeur des personnels et des affaires juridiques, Jean-François Grassineau, adjoint au DRHAF, Michel Scheller, directeur général, Bernard Bosson, ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, François Rubichon, conseiller technique du ministre et Philippe Jaquard, DNA. La table de signature, inaugurée rue Blomet, transportée rue Camille Desmoulins puis rue Henry Farman, a été baptisée le *cercueil* par les personnels en raison de sa forme particulière… et non parce qu' elle servit parfois de support à la signature de documents qui enterraient certains espoirs.

PROTOCOLE
1994
1997
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE
SOMMAIRE
PRÉAMBULE 3
CHAPITRE 1 4
LA MÉTHODE D'ÉLABORATION DU PROTOCOLE
CHAPITRE 2 6
BILAN DU PROTOCOLE 1991
CHAPITRE 3 7
DISPOSITIONS D'INTÉRÊT COMMUN
CHAPITRE 4 12
DISPOSITIONS PARTICULIÈRES
ANNEXES 15

Le protocole suivant, signé le 10 juillet 1991 et qui entre en vigueur le 4 octobre, s'applique à tous les personnels DGAC, contrairement au précédent, et ce sera le cas des protocoles futurs. Parmi les mesures de 1991, la fusion des corps administratifs de centrale et de services extérieurs ainsi que celle des techniciens d'études et de travaux (TET) et techniciens de l'aviation civile (TAC) qui donnera le corps des techniciens des études et de l'exploitation de l'aviation civile (TEEAC). Cet élargissement du protocole a son pendant côté finances : le budget annexe de la navigation aérienne, le BANA, devient celui de l'aviation civile, le BAAC.

Désormais, les relations sociales à la DGAC seront rythmées par des protocoles trisannuels, concernant l'ensemble des personnels, précédés de négociations sur lesquelles les syndicats communiquent abondamment et suivis de réunions régulières du comité de suivi.

Sommaire

Philippe Jaquard

La DNA de 1970 à 1990

Né en 1943, ancien élève de l'Ecole polytechnique, ingénieur de l'aviation civile. Affecté à la DNA, conseiller auprès du délégué à l'Espace aérien puis au cabinet du ministre des Transports et au cabinet du secrétaire général puis du directeur général à l'Aviation civile de 1974 à 1976. Chef du CRNA Sud-Ouest en 1976, sous-directeur technique à la DNA en 1983 et chef du SCTA en 1988. Directeur de la Navigation aérienne de 1993 à 1998. Président de la section sécurité et navigation aérienne à l'inspection générale jusqu'en 2004 puis président de la 6e section "sécurité et sûreté" du CGPC. Président du conseil d'administration de l'ASECNA de 2003 à 2005.

Au début des années soixante, avec l'arrivée de l'outil radar, la navigation aérienne a subi une rupture profonde, à la fois technologique dans sa manière d'exercer son activité, et humaine pour les techniciens et les contrôleurs directement concernés par cette mutation profonde.

Conjuguée à une croissance souvent à deux chiffres du nombre des avions évoluant dans notre espace aérien, avec en particulier l'arrivée des avions à réaction civils évoluant en espace supérieur, c'est-à-dire au-dessus de 19 000 pieds, espace jusque-là utilisé essentiellement par les militaires, tous les services de la Navigation aérienne ont été profondément concernés par ces évolutions et, au premier chef, la direction de la Navigation aérienne.

Est-ce pour cela qu'elle a eu du mal à trouver une adresse qui lui convienne, puisque entre 1967 et 1993 elle a déménagé à trois reprises ? Le site historique de Montparnasse s'avérant inadapté, la DNA s'est installée en 1969 et pour vingt ans avenue de Friedland, puis en 1990 rue Blomet avant de rejoindre Issy-les-Moulineaux en 1993 avec les autres services centraux.

Je fais partie des ingénieurs qui ont suivi l'enseignement de l'ENAC à Orly et à Toulouse, puisque le transfert est intervenu entre ma première et ma deuxième année à l'Ecole. A la sortie, je fus affecté à la DNA, à Paris. Les déménagements m'étaient devenus familiers… tant mieux, car la DNA fut transférée avenue de Friedland en octobre 1969, un mois après mon affectation. Je n'en avais pas été prévenu, et j'avais choisi mon logement parisien en fonction de l'emplacement de la DNA à Montparnasse. Cela fut ma première expérience de l'Administration.

Il paraît que certains riverains de ce quartier prestigieux se plaignirent de cette implantation près de l'Etoile, ne voyant pas favorablement l'arrivée d'une Administration peu connue et pas encore prestigieuse…

Léonce Lansalot-Basou était le DNA de l'époque. Son sens de l'humour était connu. Une anecdote illustre ce personnage étonnant à plus d'un titre, apprécié de tous. Lors d'une mission à Berlin, je l'accompagnais ainsi que Jean-François Sapin, homme bien en chair alors que Lansalot était mince. A l'arrivée à Berlin, Sapin sort le premier de l'avion ; il est accueilli par l'autorité allemande qui le salue respectueusement, le prenant du fait de sa prestance naturelle pour le DNA. Lansalot, Sapin et moi-même laissons faire pendant quelques instants ; puis Lansalot rétablit la vraie hiérarchie et se présente comme le directeur. La gêne des Allemands, confus de leur méprise, les a forcément mis dans une situation délicate lors de la négociation qui a suivi, obligés qu'ils étaient de faire oublier leur indélicatesse initiale, ce qu'avait bien anticipé notre DNA…

Jean Lévêque lui a succédé en 1971. Je fus, cette même année, affecté comme conseiller technique auprès de Philippe de Maistre, nouveau délégué à l'Espace aérien, d'une délégation qui venait d'être créée. Les problèmes entre civils et militaires étaient devenus inextricables en matière de gestion d'espace aérien. Les demandes d'arbitrage au niveau interministériel étaient trop fréquentes et d'une faible efficacité, compte tenu de la nature des problèmes posés. La création d'une nouvelle structure s'imposait, succédant au comité permanent pour la sécurité de la navigation aérienne (CPSNA), qui mettait face à face le DNA et le DIRCAM (directeur de la Circulation aérienne militaire). Un arbitre était ainsi nommé.

Les années soixante-dix et quatre-vingts ont été caractérisées en particulier par les nombreux conflits sociaux auxquels la DNA a été confrontée. Lors du plus difficile, en 1973, le gouvernement décida de prendre une mesure radicale qui s'avéra désastreuse : l'appel aux militaires dans le cadre du "plan Clément Marot" (CM pour contrôle militaire), pour casser la grève avec l'arrière-pensée de militariser le contrôle aérien en sortie de crise.

L'accident de Nantes entraîna le retour à la situation antérieure. Les contrôleurs civils reprirent le travail. Un nouvel équilibre s'instaura, mais il était à l'évidence très instable ; l'avenir allait le démontrer.

L'idée de militariser le contrôle aérien fut cependant reprise en partie avec le projet de création d'une

Sommaire

direction générale de l'Espace aérien (DGEA), direction mixte civile/militaire ayant pour ambition de créer un contrôle aérien unique, qui existait déjà ponctuellement, par exemple pour les approches de Bordeaux et de Clermont-Ferrand. Ce projet, qui se heurtait à l'hostilité des organisations syndicales et aurait conduit au démantèlement de la DGAC, fut heureusement abandonné.

Si ce projet, tout comme l'idée de créer un établissement public de la navigation aérienne autonome, n'eurent pas de suite, rien n'était réglé pour autant et les conflits sociaux se succédaient inexorablement.

Les locaux que la DNA occupait avenue de Friedland - les 2e et 5e étages - s'avérèrent vite insuffisants. La création par Roger Machenaud, successeur de Jean Lévêque, du service du contrôle du trafic aérien (SCTA), service opérationnel de la DNA complétant le STNA et le CENA, obligea la DNA à étendre ses locaux. Une opportunité s'offrit alors de le faire vers la rue de Washington, sorte d'antenne avancée de la DNA vers d'autres implantations aéronautiques, l'Institut du transport aérien, Sofréavia et l'ASECNA, déjà installés dans le quartier, rue La Boétie.

Les conflits sociaux, où les revendications salariales coexistaient avec des différends d'autres natures, comme par exemple ceux liés à l'organisation du contrôle aérien sur les petits aérodromes (plan Machenaud) ont profondément marqué les années soixante-dix. Après l'échec des solutions comme la militarisation, le contrôle aérien restait un enjeu politique. Dans ces conditions, il n'était pas étonnant que la navigation aérienne s'invite dans le débat lors des élections présidentielles de 1981.

Michel Rocard se prononça alors publiquement pour la création d'un établissement public de la navigation aérienne afin d'éviter les conflits à répétition. Cette solution avait bien évidemment la faveur du DNA, mais le directeur général, appuyé par les syndicats confédérés, ne pouvait y adhérer.

L'une des cent propositions aux Français du candidat à la Présidence de la République, François Mitterrand, fut le "rétablissement du droit de grève aux contrôleurs aériens". Il marquait ainsi son intérêt pour cette activité spécifique, malade depuis plusieurs années.

Les changements politiques de 1981 ont eu des répercussions importantes sur le contrôle aérien, dont certains fondements ont été alors profondément modifiés. Plusieurs mesures radicales furent prises.

Une loi de 1984 redonna le droit de grève aux contrôleurs aériens tout en instituant un service minimum pour éviter une paralysie complète du trafic aérien. Précédemment, la loi du 19 octobre 1982 avait instauré dans la Fonction publique des retenues proportionnelles au service non fait en cas de grève : dès lors, les contrôleurs disposaient d'un moyen de pression considérable, puisqu'il leur suffisait d'un arrêt d'une heure en début de matinée pour désorganiser le trafic aérien de la journée. Les choses seront modifiées en 1987, avec l'amendement Lamassoure qui rétablira le 30e indivisible : la retenue minimale était à nouveau d'une journée de salaire, quelle qu'ait été la durée de l'arrêt de travail.

Sur le plan financier, un budget annexe liant les ressources, importantes du fait des redevances de route, et les dépenses de la Navigation aérienne fut mis en place ; 1985 fut la première année du budget annexe de la navigation aérienne (BANA). La modernisation du contrôle aérien, qui avait trop tardé alors que le trafic aérien explosait, pouvait enfin commencer. Nicolas Durieux, mon prédécesseur comme sous-directeur technique du DNA d'alors, Louis Pailhas, me disait lors de la passation de pouvoir que son rôle consistait malheureusement à refuser les nombreux beaux projets qui lui étaient soumis par les services, faute de moyens appropriés. J'ai eu, par contre, et ce dès la première année du BANA, la chance de pouvoir lancer un grand programme de modernisation de l'ensemble des services de la Navigation aérienne qui s'est rapidement concrétisé dans tous les domaines, le remplacement de tous les radars et la construction de nouvelles tours de contrôle en étant parmi les illustrations les plus lisibles. La DNA prenait ainsi le relais de l'ancienne direction des Bases aériennes, ramenée au rang de service lors du remplacement du SGAC par la DGAC.

Cependant l'éloignement de la DNA, installée avenue de Friedland, du centre de gravité de la DGAC, toujours situé à Montparnasse et la relative aisance dont elle bénéficiait grâce au BANA, par rapport à d'autres budgets de la direction générale, conduisaient à une DGAC "à deux vitesses" et portaient en germe un risque évident d'éclatement de la direction générale.

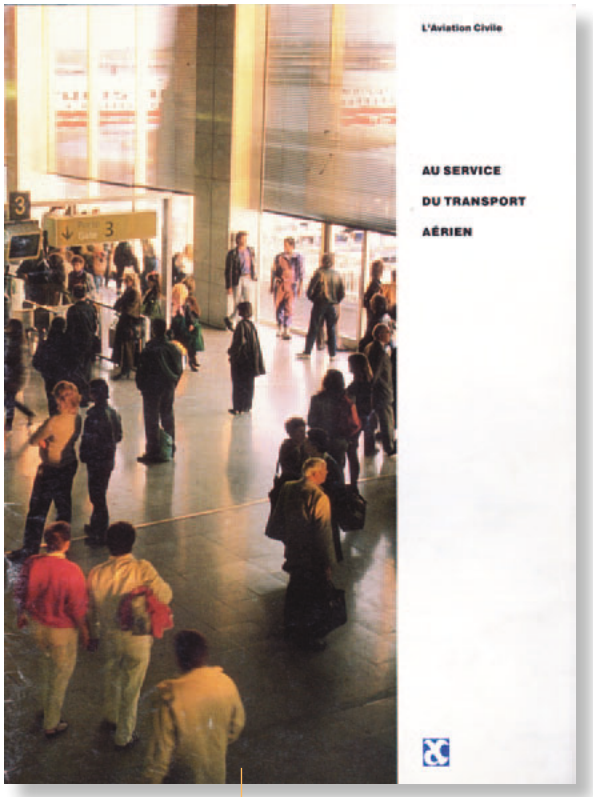
En 1990, la Caisse des dépôts et consignations, propriétaire des locaux de l'avenue de Friedland, donna congé à la DNA qui, avant de rejoindre Issy-les-Moulineaux en 1993, s'installa rue Blomet, dans le 15e arrondissement, plus proche de Montparnasse et de la Convention, tandis que le SCTA s'installait dans un bâtiment construit pour lui à Athis-Mons.

L'ancrage de la DNA à la DGAC s'est par la suite consolidé avec la signature de protocoles trisannuels avec les organisations syndicales. Ces rendez-vous ont profondément marqué le dialogue social à la DGAC, l'objectif essentiel étant de tenter de trouver avec certaines catégories de personnels souvent turbulentes des accords afin d'éviter des conflits brutaux. La création d'un budget annexe de l'aviation civile (BAAC), succédant au BANA, et le regroupement des services dans un même bâtiment ont parachevé cette œuvre de consolidation, mettant ainsi fin à cette période d'une DGAC éclatée à la fois géographiquement et culturellement. ”

Octobre 2011.

Sommaire

Entre modernisation et communication



Le document final du Projet DGAC.

La réforme administrative, dit-on, est aussi vieille que l'Administration. Il n'est pas de dirigeant qui, prenant ses fonctions, ne manifeste l'intention d'améliorer les choses et ce - bien sûr - dans la concertation. Les revues professionnelles foisonnent ainsi d'annonces de réflexions à venir… En revanche, elles sont moins disertes sur le sort fait aux projets : on ne parle pas des difficultés, des échecs, des abandons. De même pour les dossiers d'archives : ils portent rarement la trace des réformes avortées. Les choses meurent dans la discrétion. Si la communication est l'alliée de l'intention, car elle lui permet de s'exprimer, elle devient son ennemie dès lors que la réforme s'enlise ; il n'est pas toujours aisé de masquer les échecs par le langage.

Le début des années 1990 est particulièrement fertile en projets de modernisation dans la Fonction publique et la DGAC n'est pas en reste, à grand renfort d'opérations médiatisées. Et si son projet de service ne débouche que sur des mesures qui étaient dans l'air du temps et qu'il aura accompagnées plus que générées, il fait de la communication, qui était son outil, sa réussite la plus certaine.

Organisation et méthodes

Le mouvement « organisation et méthodes » avait pour animateur le service central d'organisation et méthodes (SCOM), créé en 1959, rattaché à la direction du Budget et supprimé en 1985. Il se proposait *« de promouvoir les techniques d'organisation et de simplification des travaux administratifs dans les administrations et les services de l'Etat, au niveau local (communes, départements) et national »*. Le SCOM disposait de relais dans chaque ministère avec les bureaux organisations et méthodes (O et M) et d'un organe de diffusion, le *Bulletin O et M*, devenu par la suite la *Revue du SCOM*[1]. Au SGAC, le bureau O et M fut créé en 1956 et ne disparut qu'en 1986.

1. Patrick Gibert, *Un ou quatre managements publics ?* Université de Paris-Ouest Nanterre la Défense, Laboratoire CEROS.

Sommaire

SF • MERCREDI 31 JANVIER 1990 — NOUVELLE SERIE N° 2703

Libération

LES MOLDAVES SOVIETIQUES HISSENT LE DRAPEAU

Depuis la chute de Ceausescu, les nationalistes de la République socialiste soviétique de Moldavie revendiquent avec force leurs racines roumaines et font monter la tension avec les russophones. Lire page 28.

LA NEGOCIATION DE LA FONCTION PUBLIQUE EN PHASE FINALE

FONCTIONNAIRES: LA GRILLE S'OUVRE

Au terme de la quatrième séance de discussion entre le ministre de la Fonction publique et les syndicats de fonctionnaires, un accord semblait se dessiner hier avec la plupart des syndicats, qui donnerait plus de souplesse à un système de rémunérations bloqué par une grille salariale datant de 1948. Et à terme,

DESARMEMENT: L'ARMEE DE TERRE S'INQUIETE

Le désarmement conventionnel en Europe en discussion à Vienne inquiète l'armée de terre, qui craint d'être l'armée la plus touchée par les réductions consenties par le gouvernement français. Lire page 6.

LOTFI LA TAUPE, DANS L'OMBRE DU PROCES

L'homme qui a permis d'amener devant les juges les membres présumés du réseau responsable des attentats de 1986 est le grand absent du procès. Lire page 38.

Le protocole Durafour fut signé le 9 février 1990. Il annonçait une évolution de la logique de corps vers une logique de métiers. Deux grandes centrales syndicales, la CGT et FO ne signèrent pas l'accord, dont la portée resta d'ailleurs limitée. Sa mesure phare, le *nouvel élément de rémunération* (NER) rebaptisé peu après *nouvelle bonification indiciaire* (NBI), destinée à assouplir le système de la grille en attendant de supprimer les catégories, fut en réalité génératrice de rigidités supplémentaires, voire détournée de son objet.

Michel Mangenot, chef du bureau organisations et méthodes de l'Aviation civile, publie un article intitulé « Simplifier le travail administratif » dans le *Bulletin du SGACC* n° 94 de juin 1958.

« Ces idées [l'organisation scientifique du travail]*, dont l'évidence est rarement mise en doute dans les entreprises modernes, suscitent le scepticisme, voire l'hostilité, lorsqu'il est question de les appliquer au travail administratif, surtout dans les administrations publiques. Les objections fusent : l'administration ignore "la série"! Les tâches administratives sont "nobles" ! Entendez que la part de l'homme y est prépondérante, que c'est porter atteinte à l'intégrité sacrée de la personnalité du fonctionnaire que de lui recommander, sous prétexte de rationalisme, une certaine méthode.*

Il est des truismes apparents qu'il est bon parfois de remettre en question. L'administration moderne ignore-t-elle vraiment la série ? Lorsqu'un service administre 2 000, 5 000 ou 10 000 agents et que chacun d'eux fait en moyenne l'objet de deux décisions par semestre, le service émet 8 000, 20 000 ou 40 000 décisions et notifications par an. N'est-il pas rentable, dès lors, d'imprimer un modèle de décision comportant les mentions communes ?

[…] *En définitive, l'organisation scientifique débouche sur les problèmes de formation. Ce n'est pas là simple hasard d'une pensée erratique. Les faits l'attestent ; plusieurs jeunes bureaux O et M se sont vu confier rapidement des tâches de formation professionnelle ou de perfectionnement des cadres. Ceci constitue une preuve de plus de l'interdépendance entre les problèmes humains et les problèmes d'organisation du travail administratif. Il ne s'agit pas pour les bureaux O et M de promouvoir un quelconque "taylorisme" ou "stakhanovisme" ou je ne sais quel "productivisme" qui se traduirait par un asservissement de la personnalité. Il s'agit ou d'alléger les tâches matérielles ou, à effort égal, d'assurer une efficacité supérieure. »*

Dans les années soixante, le bureau organisation et méthodes du SGAC est associé aux projets de réforme de l'organisation des services, en particulier aux multiples projets de regroupement géographique qui préoccupent l'Aviation civile, éclatée dans Paris et à l'étroit dans ses différents repaires. Le bureau élabore un livret d'accueil, réalisé par le SIA, et organise des cycles d'initiation O et M à partir de septembre 1968.

A la fin de la décennie, le bureau connaît un passage à vide, puis retrouve de la vigueur à la fin de l'année 1972. En octobre 1973, il fusionne avec la section accueil et stages pour former le bureau organisation-méthodes-formation ; ils sont à nouveau séparés en 1977, le bureau formation étant alors exilé rue du Louvre. Finalement, le bureau organisation et méthodes disparaît à la fin des années quatre-vingts : est venu le temps du « renouveau du service public », initié sous le gouvernement de Michel Rocard en 1989, qui vise à réconcilier service public et modernité de la gestion.

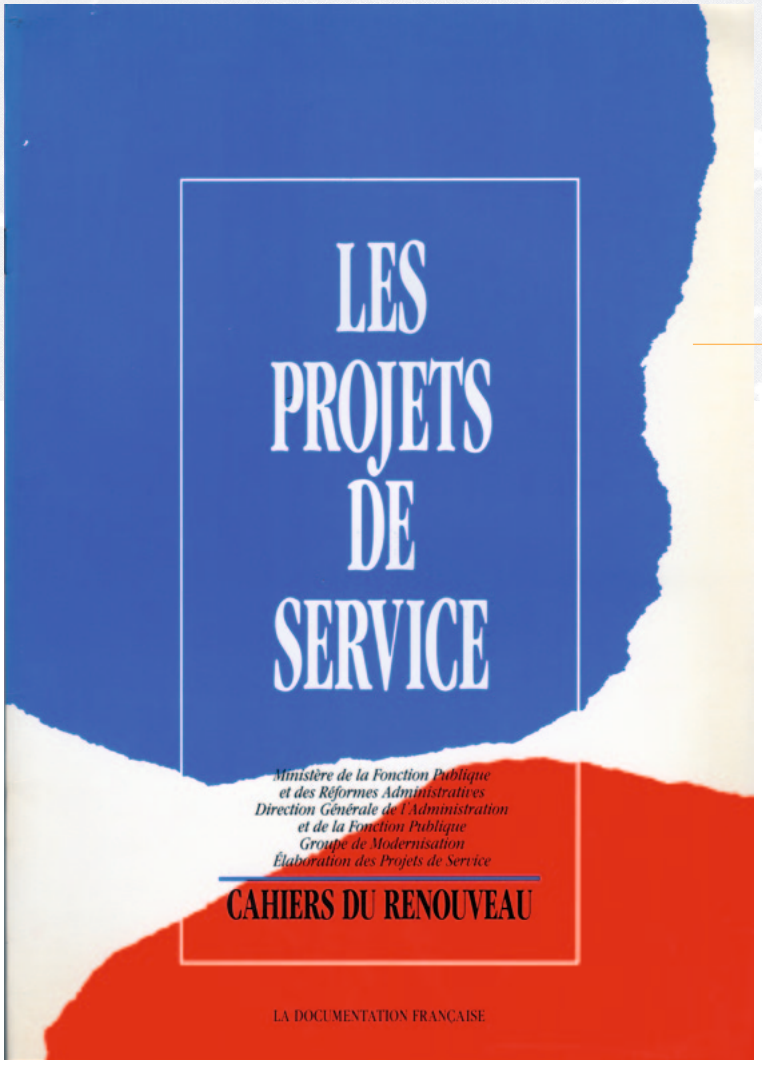
Le renouveau du service public

Michel Rocard préconise une politique de relations du travail rénovée, le développement des responsabilités, l'évaluation des politiques publiques ainsi qu'une politique d'accueil et de service à l'égard des usagers. Il conviendra de développer les outils d'une gestion prévisionnelle et d'élaborer des projets de service et des plans de modernisation.

Le 9 février 1990, cinq fédérations de fonctionnaires (FEN, CFDT, FGAF, CFTC et CFE-CGC) signent avec le gouvernement Rocard un *protocole sur la rénovation de la grille des classifications et des rémunérations des trois fonctions publiques* qui prendra le nom de *protocole Durafour*, du nom du ministre de la Fonction publique et des Réformes administratives. Sont notamment prévus, pour la Fonction publique d'Etat : la revalorisation des rémunérations les plus basses ; en catégorie B, une nouvelle structure à trois grades et pour certains corps un classement indiciaire intermédiaire[1] ; la revalorisation des indices en catégorie A. Le protocole institue par ailleurs une nouvelle bonification indiciaire (NBI) consistant à attribuer des points d'indice supplémentaires non pas à des corps, de façon définitive, mais à des

1. Entre la catégorie A et la catégorie B.

Sommaire



Brochure éditée en septembre 1990.

emplois comportant des responsabilités ou une technicité particulière, la perception de la bonification étant liée à la tenue effective de l'emploi. La NBI fait l'objet de dotations globales attribuées aux ministères compte tenu de leurs effectifs : elle implique donc de leur part une politique de répartition interne. Il s'agit en définitive d'assouplir les rigidités statutaires et indiciaires en privilégiant l'emploi sur l'appartenance à un corps.

La mise en place de la NBI va s'avérer délicate. Les syndicats confédérés refuseront le plus souvent d'y être associés, car elle constitue dans son principe une remise en cause des catégories et des corps. Par ailleurs, elle donne souvent lieu dans la pratique à un saupoudrage de points qui génère chez les non élus des sentiments d'exclusion et des rancœurs, alors même que la différenciation indiciaire et donc salariale reste souvent modeste. Enfin, elle va dans un deuxième temps être dénaturée, car attribuée à l'ensemble de certains corps, comme une indemnité.

La DGAC n'évitera pas ces écueils. Dès l'annonce d'une répartition à effectuer, les syndicats techniques affirmeront vouloir en laisser le bénéfice aux corps administratifs - les ouvriers n'y ont pas droit - et l'Administration accepte. Dès lors, le nombre de points attribués à la DGAC[1], insuffisant pour bonifier tout les personnels administratifs, est trop élevé pour n'en doter qu'un petit nombre, ce qui se traduit par le saupoudrage évoqué précédemment. En outre, pour rester maître de la répartition sur le terrain, le service des personnels se lance dans un listage extrêmement détaillé des emplois *bonifiables*, ce qui génère rapidement des rigidités, la sédentarisation sur les postes et, trop souvent, des maintiens officieux de bonifications alors que le bénéficiaire a changé d'emploi. Et si les personnels techniques ou leurs représentants s'étaient montrés généreux à l'origine, certains corps vont bientôt, à l'occasion de dotations nouvelles, obtenir des points de NBI de façon générale et indifférenciée. On en vient ainsi au paradoxe d'une NBI fonctionnelle ou tout au moins sélective chez les personnels les moins bien rémunérés et d'une NBI générale, automatique pour d'autres.

Les autres mesures du protocole Durafour, mieux cadrées, seront mises en œuvre à l'Aviation civile sans difficulté particulière.

La DGAC va par ailleurs suivre les incitations du Premier ministre et élaborer son projet de service, lancé fin 1989 sous le nom de *Projet DGAC* ; en juin 1990, 200 projets étaient en cours dans l'ensemble des Administrations.

Le Projet DGAC

La fin des années 1980 est marquée par la mise en place, sous l'impulsion de Jean-Claude Jouffroy, chef du SPG, d'une politique de communication. Journal télévisé interne, désignation de correspondants communication dans les services, plan de formation à la communication, séminaire, film d'entreprise, stages hors limites et enfin élaboration en concertation avec les services du

1. La DGAC considère d'ailleurs dans un premier temps que les corps techniques de la météo n'entrent pas en compte dans le calcul de son quota ; elle trouve finalement un accord avec la direction de la Météorologie nationale, permettant aux ingénieurs des travaux et techniciens de la météorologie de bénéficier de la NBI.

Sommaire

En douterait-on ?

La communication n'est pour moi ni un effet de mode, ni un gadget pour paraître moderne, ni un substitut à d'autres progrès nécessaires qui chemineront parallèlement.

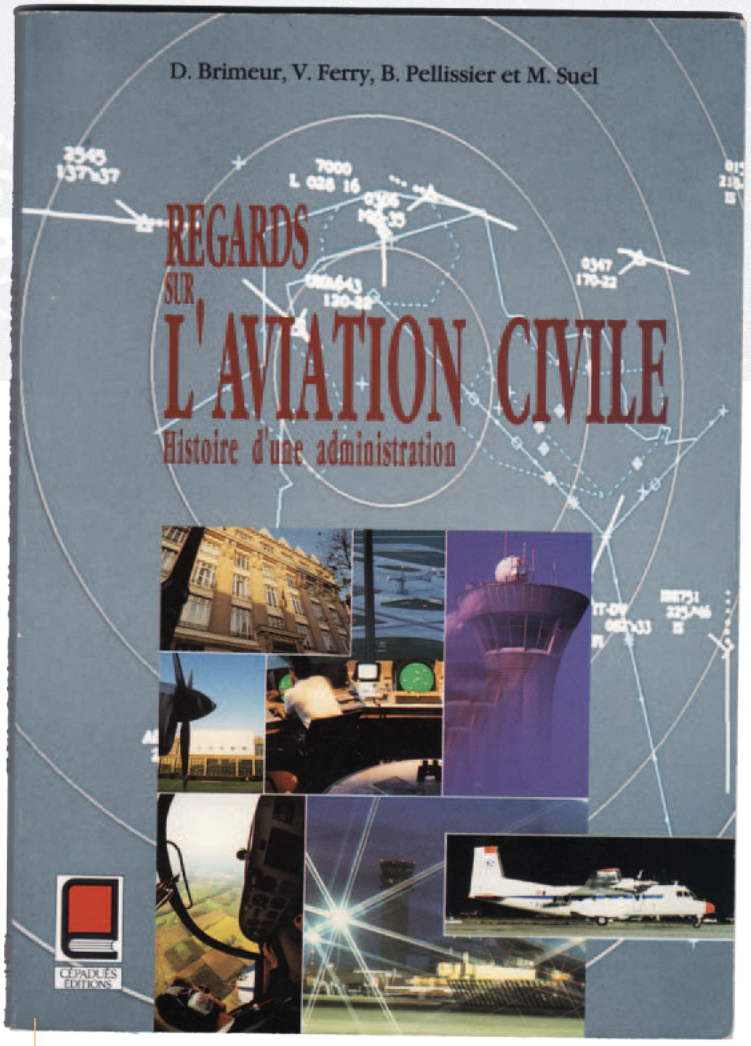
Daniel Tenenbaum, directeur général, janvier 1989, *SPG Info*.

Projet DGAC, objet d'une médiatisation de grande envergure sous la forme d'émissions vidéo internes animées par des journalistes vedettes, Daniel Bilalian, Hervé Claude et François-Henri de Virieux.

En 1988, un journal cyclique *Infoservices* est visible sur les écrans de télévision dans le hall des cantines de la Convention, d'Athis-Mons et d'Aix-en-Provence. Il s'agit de donner en temps réel de brèves informations sur la vie de la DGAC et sur l'Aviation civile en général. Des correspondants désignés dans les régions et services sont chargés de transmettre les informations au bureau du SPG. Un plan général de communication pour l'ensemble de la DGAC est d'ailleurs en préparation, dans le cadre du Projet DGAC, annoncé par Daniel Tenenbaum en janvier, mais dont le lancement sera différé en raison de mouvements sociaux qui aboutiront à un protocole le 4 octobre 1988, complétant celui signé le 31 juillet 1987.

Tous les cadres de la DGAC sont appelés à suivre entre septembre et décembre 1988 un plan de formation au management et à la communication. Les 15 et 16 novembre, le SPG se réunit à Nainville-les-Roches pour un séminaire sur le sujet, animé par le cabinet de consultants MP Conseil.

Au terme d'une journée de réunion des responsables de la communication, le 24 novembre 1988, cinq groupes de travail sont constitués : édition et publications, audiovisuel et télématique, colloques-salons-expositions, formation à la communication et histoire de l'Aviation civile. Les travaux de ce dernier groupe, animés par Bernard Pellissier, déboucheront sur la publication aux éditions Cépaduès de *Regards sur l'aviation civile, histoire d'une administration*.



La communication de la fin des années 1980 n'oubliait pas l'histoire, comme en témoigne l'ouvrage *Regards sur l'aviation civile*, publié en 1992 aux éditions Cépaduès.

Sommaire

Jean-Claude Jouffroy

SPG et la modernisation de la DGAC

Né en 1942, administrateur civil. Chef du bureau des grandes compagnies aériennes françaises à la direction générale de l'Aviation civile en 1970, directeur adjoint des affaires financières au ministère de l'Equipement en 1977, adjoint au directeur général de l'Aviation civile en 1983 et chef du service des personnels et de la gestion à partir de 1986. Directeur délégué avions à la société Eurotradia International en 1991. Inspecteur général de l'aviation civile en 2000. Directeur de cabinet du secrétaire d'Etat chargé des Transports et de la Mer en 2002. PDG de la Société des autoroutes Paris Normandie de 2004 à 2007.

Lorsqu'en janvier 1986 j'ai été nommé à la tête du service des personnels et de la gestion, après avoir assuré les fonctions d'adjoint au directeur général, Daniel Tenenbaum, le SPG avait depuis quelque temps déjà succédé à l'ancienne DPAG, la direction des personnels et de l'administration générale.

Je n'avais pas aimé cette appellation de "direction des personnels" qui respirait trop son "chef du personnel"… que je retrouvais toutefois dans la signification du sigle SPG ! En outre, dans ce sigle, j'aimais encore moins le terme de "gestion" qui avait un parfum prononcé de technocratie. Mais j'ai dû faire avec….

Construire une administration de l'Aviation civile adaptée à son temps commençait par lui donner les moyens de fonctionner et de bien fonctionner. La navigation aérienne étant l'une des fonctions phares de l'Aviation civile, c'est par une réforme de cette grande direction (représentant alors les 2/3 des 12 000 personnes constituant l'effectif total) que, avec le directeur général, nous avions commencé, ceci avant mon arrivée à SPG. Ce fut donc avec Gilles Marquigny, que nous sommes allés chercher au ministère des Finances, et Louis Pailhas, le directeur de la Navigation aérienne[1], que nous avons construit le budget annexe de la navigation aérienne ou BANA.

L'idée était simple : affecter les redevances de contrôle aérien directement au budget de la DGAC, fournisseur du service correspondant, et non plus au budget général de l'Etat. Si l'idée était simple - mais novatrice pour l'époque - la réalisation en était plus compliquée. "Les Finances" s'y opposaient : c'était un peu de pouvoir qui leur échappait. Les juristes doutaient de la constitutionnalité du projet (je me souviens de discussions byzantines sur la différence entre une taxe et une redevance) et, même au sein de la DNA, certains n'étaient pas convaincus.

Finalement, nous avons vaincu les résistances et le Parlement pouvait enfin approuver la création du BANA, qui commença à fonctionner le 1er janvier 1985.

La DNA pouvait ainsi se moderniser à la hauteur de ce qu'on attendait d'elle. Aujourd'hui, lorsque je visite les CRNA devenus si performants ou lorsque je vois s'élever dans le paysage aéronautique de magnifiques et toujours plus nombreuses tours de contrôle, je ne peux m'empêcher de penser que nous avons eu raison de créer ce bel outil budgétaire.

Mais toute médaille a son revers. S'il était bon que la DNA disposât de plus de ressources, il aurait été dangereux de favoriser, par une plus grande autonomie budgétaire, les tendances déjà centrifuges de certains. C'était l'époque où l'on parlait dans les couloirs d'un établissement public ou d'une agence de la navigation aérienne !

Mon rôle de nouveau chef du SPG consista alors à maintenir et renforcer l'unité de la DGAC. D'abord, pour éviter une rupture, qui aurait été injustifiée, entre, d'une part, les contrôleurs aériens et assimilés, qui, grâce au BANA, allaient progressivement percevoir des salaires plus élevés et, d'autre part, les personnels dits administratifs qui craignaient de devenir les laissés-pour-compte de la modernisation ; mais aussi pour que l'Aviation civile dans son ensemble puisse continuer à fonctionner comme un tout dont chacun des éléments est inséparable. En effet les grandes fonctions de cette Administration, parce qu'elles sont complexes dans leur mise en œuvre (je pense par exemple à la sécurité et à la sûreté) exigent une coordination sans faille de tous les acteurs. "Une seule autorité dans une organisation unique" constitue le garant de cette nécessaire coordination. La FAA aux Etats-Unis en est le meilleur exemple.

Munis de cette conviction, nous avons voulu avec Daniel Tenenbaum faire en sorte que cette unité soit définitivement inscrite dans les gènes de la DGAC. Et ce fut, conduit par SPG, le *Projet DGAC*, conçu comme un grand projet rassembleur de tous les personnels de cette grande Administration. Nous avons alors utilisé toutes nos

1. La DNA est devenue aujourd'hui, avec des compétences légèrement différentes, la DSNA, direction des services de la Navigation aérienne.

Sommaire

ressources : je me souviens des grandes réunions direction - personnels en direct par satellite, c'était la nouveauté technologique de l'époque ! En tout cas, notre but était que toutes et tous s'approprient pleinement ce projet.

Avons-nous réussi dans la voie que nous avons ainsi voulu tracer ? Sûrement, parce que, après quelques années, le budget annexe de la navigation aérienne est devenu budget annexe de l'aviation civile, le BAAC, incluant donc dans son périmètre l'ensemble des directions et des personnels de la DGAC. Mais nous n'avons pas pu achever notre tâche : Daniel Tenenbaum a été remplacé par la nouvelle équipe gouvernementale arrivant aux commandes et, en ce qui me concerne, j'ai subi le même sort peu de temps après ! Nous avons en tout cas mis en route un mouvement irréversible qui fait de la DGAC la grande et efficace administration qu'elle est aujourd'hui. Avec mes collaborateurs, au premier rang desquels je citerai Jean-François Grassineau, fidèle parmi les fidèles, nous en sommes fiers. »

Décembre 2011.

Sommaire

Mars 1992, réflexions dans le cadre du Projet DGAC. De gauche à droite Patrick Dalençon, Thierry Réviron, Jean-Claude Jouffroy et Jacques Girerd.

Les derniers temps de Montparnasse

Je suis arrivée à Montparnasse le 2 janvier 1993, quelques mois seulement avant le départ pour Issy-les-Moulineaux. Je venais du ministère de l'Agriculture. Ce fut un changement de culture radical.

« *Après avoir rencontré Francis Massé, le tout nouveau sous-directeur des personnels, j'ai été affectée sur un poste de rédacteur des textes indemnitaires au bureau des affaires juridiques, dirigé par Sylvie Placier. C'était l'époque de la mise en œuvre du protocole social signé en 1991 mais aussi de la création des sept directions de l'aviation civile, fruits du Projet DGAC, qui remplaçaient les trois anciennes directions régionales. Qu'il s'agisse de la création du corps des TEEAC, de la refonte de la grille indiciaire des ICNA, ou encore de la fusion des régimes indemnitaires des personnels administratifs des services extérieurs et de la centrale, le bureau ne chômait pas.*

Une étude sur la rémunération des astreintes m'amena à me déplacer en CRNA. J'eus ainsi dès mon arrivée l'occasion de découvrir une salle de contrôle-en-route. C'était un monde très technique où les sigles abondaient... Je me souviendrai toujours de mon arrivée dans le bureau de Jean Souquet, au CRNA Ouest. Il m'a dit : "On prendra le temps qu'il faudra…" *Il m'a beaucoup aidée et j'ai pu tout de suite apprécié la compétence et la grande humanité de cet homme.*

J'assurais le secrétariat du comité de suivi du protocole, je participais aux réunions bilatérales TEEAC avec Jacques Pichot, le DRAHF de l'époque. Bref, une période particulièrement formatrice. J'étais logée au 3e étage, je partageais avec deux autres attachés, Isabelle Montes et Franck Bourgeois, un bureau qui donnait sur l'église Notre-Dame des Champs. L'Aviation civile n'avait rien à envier à l'Agriculture sur le plan de la vétusté du mobilier. Le niveau d'équipement informatique était même moins avancé puisque nous n'avions qu'un ordinateur pour trois. Mais l'intérêt du travail et l'ambiance sympathique compensaient largement ces petits inconvénients.

Le quartier Montparnasse a l'avantage d'être très central et animé, mais sans personnalité propre car beaucoup de styles s'y mêlent. La cantine, au sous-sol de la Poste, n'était pas engageante. Nous préférions bien souvent nous contenter d'un sandwich. Parfois, aux beaux jours, j'allais au jardin du Luxembourg en fin de journée : c'était ma madeleine.

Dans la foulée, le bureau des affaires juridiques laissa la place au bureau de la réglementation, du dialogue social et de la gestion prévisionnelle. A mon arrivée, on m'avait parlé du déménagement à Issy-les-Moulineaux, ce qui ne m'enchantait guère, et je n'y croyais pas trop, pensant qu'il s'agissait d'une rumeur qui ferait long feu. Cela s'est précisé, alors que je commençais à m'habituer au quartier et à l'immeuble, avec ses hauts plafonds, ses portes capitonnées, la vue sur l'église et le merveilleux café au zinc du Select…

Rue Camille Desmoulins, j'ai gardé quelque temps les mêmes fonctions, puis Christian Reboa m'a demandé de remplacer Catherine Zerrouki à la tête de la division de la gestion collective des personnels. Quelques années plus tard, j'ai rejoint le service de la communication pour m'occuper des relations avec la presse et, bien plus tard, des publications. »

Laurence Brun-Potard, témoignage recueilli en décembre 2011.

Un satellite pour un projet

La circulaire de Michel Rocard est venue conforter la DGAC dans ses intentions de mettre en œuvre un projet de service. Le Projet DGAC, décidé en mars 1989, est lancé le 19 décembre 1989 par une émission vidéo interne, conduite par Newsplus Communication, au cours de laquelle trois plateaux vont dialoguer entre eux, Paris (Boulogne), Bordeaux et Aix. Dix autres studios permettent d'assister à l'émission et de poser des questions par l'intermédiaire de SVP. Michel Polacco est à Bordeaux, avec Yves Lambert, DNA, et Jean-Louis Dutéis, directeur de la région Sud-Ouest ; Gérard Jouanny est à Aix aux côtés de Jean-Claude Jouffroy et de Christian Foillard, directeur de la région Sud-Est ; le meneur de jeu, Daniel Bilalian, est à Paris avec Daniel Tenenbaum et Jean Maigret, directeur de la région Nord.

Première question, le coût de la journée ? 1,7 MF. Le directeur général annonce l'enjeu : réfléchir ensemble aux défis que sont la libéralisation du transport aérien et la construction de l'Europe. La réflexion doit durer 12 mois, avec trois phases, expression, approfondissement et rédaction. 90 groupes seront réunis au niveau local, relayés par neuf comités de projet au niveau régional avec, au niveau national, un comité de pilotage et un comité stratégique. Le financement du projet (3,3 MF) sera assuré par les fonds de modernisation mis en place par le Premier ministre.

Les centrales syndicales confédérées se montrent plutôt favorables, les organisations corporatistes plus réservées. Daniel Tenenbaum précise que le projet n'abordera ni les salaires ni les statuts, mais traitera de trois thèmes : la sécurité-sûreté, l'Europe et la modernisation.

Quelques mois plus tard, en mars 1990, Roger Walle, chef du SIA, président du comité de projet des services techniques centraux, estime que l'implication des personnels n'est pas très forte. En avril, en revanche, Nathalie Neumann, du SMFA, qui anime un groupe d'expression et d'initiative sur la modernisation, constate que les réticences de début ont rapidement fait place à l'adhésion, mêlée toutefois de la crainte que les idées ne soient « filtrées » au fil des synthèses.

Thierry Réviron, coordonnateur national du *Projet DGAC*, donne en septembre 1990 à *DGAC Info* quelques indications au terme de la 1ère phase : il faut mieux organiser la synergie entre services et la connaissance mutuelle ; les personnels ont un attachement très fort à la DGAC et à sa notoriété ; le management est préféré à l'autorité ; la construction d'un nouveau siège préoccupe tout le monde ; pour l'Europe, la nécessité d'une formation adaptée est largement ressentie. Et le coordonnateur insiste sur *« deux principes de la gestion moderne des ressources humaines : ne jamais accepter qu'une décision soit prise plus haut que nécessaire dans l'organisation hiérarchique et, en contrepartie, savoir, à tout niveau, assumer ses responsabilités et ne pas s'engourdir dans le confort des solutions venues d'en haut. »*

Des syndicats réservés

En septembre 1990 toujours, Henri Fergeau, pour FO, rappelle son opposition de principe au Projet et estime que beaucoup d'agents n'étaient pas préparés au débat. Il n'apparaît pas comme une solution aux problèmes ; l'encadrement n'est pas très motivé.

Jean-Marc Montanard, pour le SPAC/CFDT, souligne que l'absence de volet financier limite l'intérêt du Projet, auquel n'ont d'ailleurs participé jusqu'ici que 9 % des personnels, ce qui est un échec. Il est souhaitable que cette participation s'accroisse, car des réflexions intéressantes sont apparues dans les groupes d'expression et d'initiative, et que l'encadrement montre l'exemple.

Tous deux reconnaissent que la mise en place du conseil de la formation professionnelle et du comité central d'action sociale - ce dernier antérieur au Projet - sont des éléments positifs, mais dont l'efficacité reste à prouver.

M. Montanard souligne par ailleurs que la meilleure façon de renforcer la communauté Aviation civile, c'est de mettre en place un protocole concernant l'ensemble des personnels, et pas seulement la navigation aérienne, ainsi qu'un budget annexe englobant toute la DGAC. Quant à M. Fergeau, il souhaite davantage de cohésion sur les objectifs. La mobilisation de tous est indispensable pour l'Europe de demain, qui préoccupe l'ensemble des personnels.

Sommaire

Vidéotransmission du 20 novembre 1990.
Hervé Claude et Pierre-Henri Gourgeon.

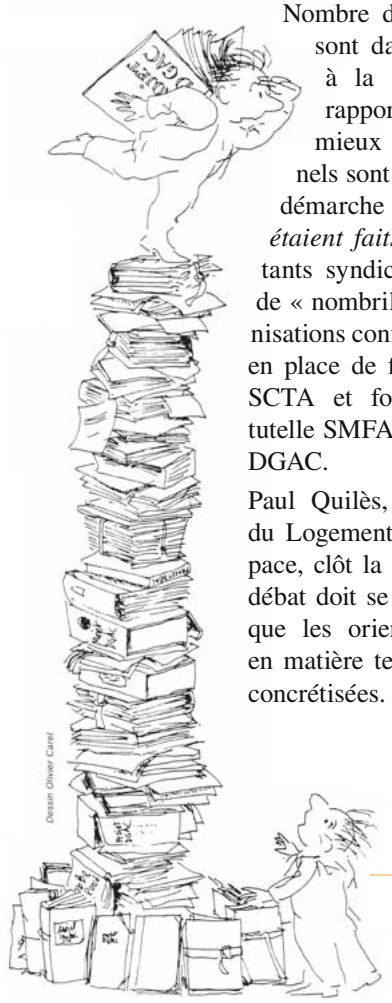
Le Projet, deuxième phase

Le lancement de la 2e phase du *Projet DGAC* a lieu le 20 novembre 1990, lors d'une émission de vidéotransmission reliant deux plateaux, Paris (studio Bonaparte) et Toulouse, et treize sites de réception en métropole et outre-mer. Les personnels peuvent cette fois encore intervenir par l'intermédiaire de SVP. Les débats sont animés par Hervé Claude à Paris et Michel Polacco à Toulouse. Le dialogue, auquel participe Pierre-Henri Gourgeon qui a succédé à Daniel Tenenbaum en juillet, aborde quatre domaines : les missions de la DGAC, l'organisation, le management et l'unité. En fait, cette deuxième « grande messe », comme l'ont baptisée les personnels, n'était pas envisagée à l'origine, mais le retard pris par le Projet et le changement de directeur général nécessitaient un signal fort. L'agence Newsplus estimera que la participation des agents à la journée du 20 novembre était assez limitée : 1 200 à 1 500 personnes, pour l'essentiel déjà impliquées.

Des groupes de propositions sont mis en place pour élaborer avant la mi-avril 1991 des plans d'actions concrets qui constitueront la trame de l'avant-projet définitif. Thierry Réviron estime en juin 1991 que la participation s'est accrue et l'encadrement davantage impliqué. Une synthèse générale des propositions est diffusée de façon très large en juin 1991.

Un nouveau protocole, dont les négociations ont été menées en parallèle et qui cette fois concerne tous les personnels de la DGAC est signé le 10 juillet 1991 ; il ne fait aucune mention du *Projet DGAC*, ce qui est pour le moins surprenant et permet de douter de l'importance que lui accorde la direction générale. D'ailleurs, en décembre 1991, le Projet lancé il y a maintenant deux ans n'est toujours pas bouclé… Est-il toujours d'actualité ? *DGAC Info* affecte de le croire, qui déclare : *« Pour les fêtes, nous attendons la charte qui, sortie du Projet, servira de cadre à la modernisation de la DGAC. »* Un comité stratégique s'est effectivement tenu le 15 novembre sous la présidence du directeur général.

Rendez-vous est donné aux personnels le 24 mars 1992, pour une troisième vidéotransmission, qui clôturera le projet à l'Aquaboulevard. Humour de circonstance, le Projet serait-il tombé à l'eau ? Cette fois, un seul plateau, parisien. Pas de sites reliés, même passifs, ni d'appel possible par SVP. François-Henri de Virieux anime la séance. Le document final s'intitule *Au service du transport aérien* ; il est très éloigné du document de synthèse publié en juin 1991. Et le journaliste exprime le doute qu'il puisse susciter l'intérêt des personnels.



Olivier Carel illustre avec son ironie coutumière l'article que *DGAC Info* consacre en novembre 1991 au *Projet DGAC*.

Nombre de partenaires de la DGAC sont dans la salle, qui demandent à la DGAC de moderniser ses rapports avec les entreprises et de mieux communiquer. Les personnels sont partagés entre l'intérêt de la démarche et le scepticisme : *« les jeux étaient faits d'avance »*. Les représentants syndicaux parlent de monologue, de « nombrilisme indécent » et les organisations confédérées s'opposent à la mise en place de filières CRNA sous autorité SCTA et formation aéronautique sous tutelle SMFA, facteurs d'éclatement de la DGAC.

Paul Quilès, ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de l'Espace, clôt la séance en soulignant que le débat doit se poursuivre et en souhaitant que les orientations prises, notamment en matière territoriale, soient rapidement concrétisées.

Sommaire

Les suites du Projet

La réorganisation territoriale, dont l'étude entreprise en 1982 n'avait pas abouti, est effectivement mise en œuvre : fin 1992, les trois DRAC, créées en 1960, laissent la place à sept DAC. L'idée des 22 régions de l'Aviation civile a été écartée. La DRAC Nord donne naissance à trois régions, la DRAC Sud-Ouest à deux et de même pour la DRAC Sud-Est. Cette déconcentration s'organise autour des grands pôles de l'activité aéroportuaire, et les directeurs de région seront en général également directeurs de l'aéroport le plus important de leur zone de compétence géographique. Les DAC auront pour siège Athis-Mons, Strasbourg, Lyon, Aix-en-Provence, Toulouse, Bordeaux et Brest. Et le principe de subsidiarité s'applique : les services extérieurs (les DAC) seront compétents pour tout ce qui n'aura pas été défini comme étant de la seule compétence de l'administration centrale.

Le 1er février 1993, le comité interministériel de l'administration territoriale donne son feu vert à la réorganisation des services déconcentrés de l'Aviation civile et à la création des sept directions. Les décrets d'organisation sont pris le 24 mars, pour une entrée en vigueur le 1er janvier 1994.

Les DAC se mettent en place courant 1993, selon des principes communs et un organigramme type qui ne sera pas toujours respecté. Les disparités d'effectifs entre les anciennes DRAC et les directions nouvelles sont censées s'atténuer avec le temps. Thierry Réviron souligne dans *DGAC Info* d'octobre-novembre que la mise en place des nouvelles structures doit être l'occasion de renforcer le contrôle technique sur les aéroports. Vestige compréhensible de l'ancienne organisation, la paye assurée à Athis, Aix et Bordeaux n'est pas éclatée en sept pôles ; les quatre nouveaux DAC sont cependant investis de l'ordonnancement pour les personnels qui leurs sont rattachés.

Autre orientation du Projet, les deux filières envisagées sont formalisées : le contrôle en-route, avec les 5 CRNA et le SCTA ; la formation aéronautique avec le SMFA et les centres du SFACT.

Sommaire

Bilan du Projet DGAC

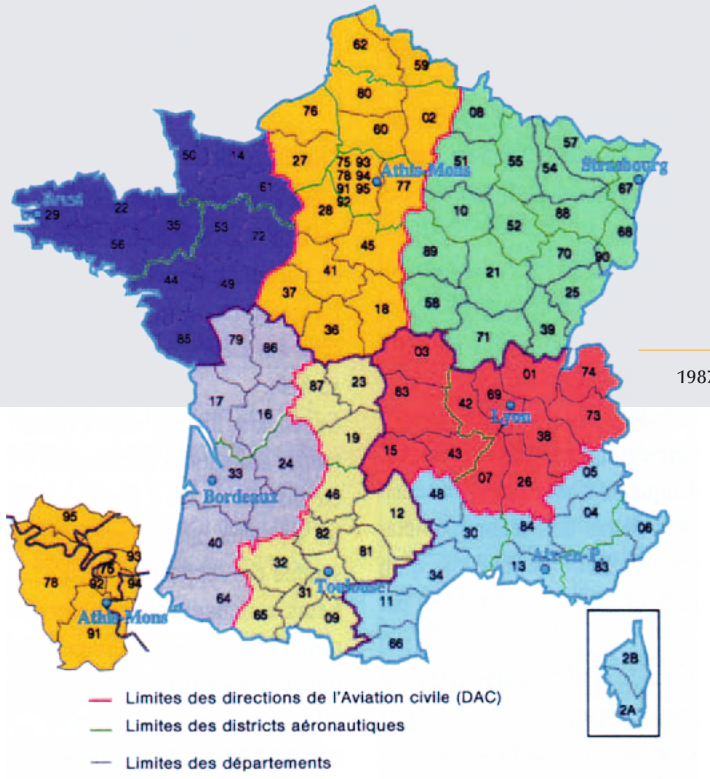
« Le projet de service est un processus de changement négocié qui, s'appuyant sur les valeurs du service public et reconnaissant les multiples compétences des agents de l'Etat, permet de reconstruire une identité forte à laquelle aspire le corps social des fonctionnaires. [...] *Le projet de service favorise le passage d'une référence - de nature mythique - au service public à la concrétisation, au cas par cas, des valeurs du service public sur lesquelles les agents se reconnaissent. Il permet de rassembler les personnels qui veulent construire ensemble l'avenir de leur service en l'adaptant aux réalités d'aujourd'hui.* [...] *Le projet de service rappelle et clarifie les missions de service public, exprime une ambition au service de la collectivité, conforte les valeurs professionnelles partagées par les agents, affiche des stratégies, des objectifs et des plans d'action pour atteindre ces objectifs ».*

Telle était la définition des projets de service donnée en 1990[1] par Martine Guérin, animatrice du *groupe de modernisation élaboration des projets de service* de la direction générale de l'Administration et de la Fonction publique.

Dans quelle mesure le Projet DGAC correspondit-il à cette vision ? Une analyse détaillée des archives du Projet, accompagnée de l'interview d'une vingtaine de participants, sept ans après sa conclusion, conduit à estimer ce bilan très mitigé[2].

Ainsi que l'ont souligné Gilles Barouch et Hervé Chavas dans *Où va la modernisation ?*[3], les difficultés d'élaboration des projets de service tenaient essentiellement à l'hostilité des syndicats, à la résistance des personnels (scepticisme et attentisme des agents, résistance des cadres intermédiaires et surtout d'une partie de l'encadrement supérieur, rivalités au sein de la direction) et à l'absence d'objectifs clairement définis.

1. « Les projets de service au centre des questions du management public », *Revue française d'administration publique* - n° 54, avril-juin 1990.
2. A l'occasion de l'élaboration d'un nouveau projet de service, le plan stratégique Cap 2001, l'auteur fut chargé en 1999 par Jean-Paul Troadec, directeur du plan, de faire un bilan du projet 1989-1992.
3. Editions L'Harmattan, 1993.



1987, les sept nouvelles directions de l'Aviation civile.

On ne peut pas dire que les organisations syndicales de la DGAC aient véritablement fait obstacle au Projet. En revanche le faible engagement des personnels, et notamment de la navigation aérienne, ainsi que l'absence d'objectifs suffisamment précis auront limité la portée de l'expérience.

Compte tenu des tensions sociales durables dans la navigation aérienne, la direction générale avait saisi l'opportunité de l'extension des projets d'entreprise à la Fonction publique pour lancer une démarche unitaire susceptible d'éviter que les tentations centrifuges du contrôle aérien ne reprennent de la vigueur : le seul objectif véritable du Projet était la volonté de provoquer l'affirmation collective de l'unité et de rendre ainsi illégitime toute partition de l'Aviation civile.

Faute d'objectifs plus précis, le Projet devenait une démarche de réflexion tous azimuts, que l'encadrement intermédiaire, voire majeur, ne faisait pas sienne, et qui allait au terme d'un processus beaucoup trop long déboucher sur des propositions difficiles à synthétiser et à réorienter autour d'axes forts. En outre, l'exclusion des questions statutaires et de rémunération minorait l'intérêt du Projet pour les personnels et leurs syndicats, en particulier pour la composante navigation aérienne de la DGAC. Enfin, conclu de façon elliptique, dans le désir d'en finir, le Projet ne débouchait pas sur des plans d'action assortis d'échéanciers de réalisation.

Le Projet DGAC permit néanmoins d'identifier des difficultés et de proposer des améliorations ; mais il révéla aussi le peu d'empressement de la direction générale à les mettre en œuvre. Les réflexions des groupes s'étaient limitées à la dimension interne et ne prirent pas suffisamment en compte l'usager. Le Projet resta particulièrement modeste en matière de management. En outre, la seule réforme d'envergure envisagée, relative à l'organisation territoriale, fut perçue comme fortement orientée par la direction générale ; le document final s'éloignait nettement sur ce point des conclusions des groupes de travail pilotés par huit cadres dirigeants. Ainsi la proposition de créer 22 directions régionales était abandonnée sans explication en faveur d'une organisation métropolitaine à 7 pôles. Faute de débat suffisant sur ce point, la réforme territoriale, considérée par la suite comme l'effet le plus certain du Projet, constituait pour une bonne partie des témoins consultés sept ans après l'exemple d'une concertation biaisée.

L'on a souvent attribué au Projet DGAC la paternité du regroupement à Issy-les-Moulineaux : or le document final est muet sur ce point, comme d'ailleurs sur la question des délocalisations qui, pourtant, sont déjà à l'ordre du jour.

Quant à l'affirmation de l'unité de la DGAC, seule ambition véritable du Projet, la faible participation des personnels, l'absence du monde de la navigation aérienne dans les groupes de travail et la trop longue durée de l'expérience obligent à conclure que le Projet n'y contribua pas. En fait, la véritable marche vers l'unité se déroulait ailleurs : dans les négociations protocolaires, qui aboutirent en juillet 1991 au premier protocole concernant l'ensemble des personnels, et dans l'élargissement du budget annexe de la navigation aérienne, devenu le budget annexe de l'aviation civile en 1992.

Le caractère plus conclusif que directif du document final entraîna son oubli immédiat et les actions de modernisation réalisées dans les années qui suivirent - et dont beaucoup avaient été proposées par les groupes de réflexion - ne furent pas perçues comme liées au Projet. Sept ans après, en 1999, le souvenir dominait chez les témoins d'une communication de haut niveau, mais disproportionnée par rapport aux résultats, confortant l'opinion assez répandue que les grands projets de réforme n'influent pas sur la marche réelle des services, se limitent à des effets d'annonce et sont essentiellement motivés par la volonté de communiquer.

Sommaire

Septembre 1990. Patricia Valentin en stage hors limites dans les gorges du Verdon.

Communication et parrainages

Accompagnant le lancement puis la gestation du Projet DGAC, les opérations de communication se multiplient à la fin des années 1980. La direction générale s'efforce d'asseoir une image de modernité en sponsorisant et en médiatisant diverses expériences sportives, de nature à suggérer que le dynamisme privé va de pair avec le dynamisme professionnel. Mais, paradoxe qui suscitera l'ironie, voile, vélo, rollers, rallye automobile… aucune des disciplines soutenues n'est aéronautique, jusqu'à ce qu'en 1992 des équipages DGAC participent au raid humanitaire Air Solidarité.

Le ciel est leur domaine

Tel est le nom du film que Jean-Louis Tosello réalise en 1988 à la cellule de l'audiovisuel qu'il a créée au sein du bureau de l'information. Denise Grey (1896-1996) est le personnage central de ce film de 19 minutes destiné à présenter l'institution. En 1990 M. Tosello organise avec le concours de professionnels un stage vidéo de deux semaines pour dix chargés de communication de la DGAC. L'opération s'inscrit dans le cadre de la formation aux métiers de la communication.

Stage hors limites

C'est le nom d'un stage organisé par l'association éponyme, branche française d'une organisation anglo-saxonne. Destiné aux formations en entreprise, il est fondé sur l'aventure vécue dans des situations intenses en pleine nature. Le stage fera parler de lui dans les chaumières de la DGAC. Quelques cadres du SPG et de la DRAC Sud-Est l'expérimentent en septembre 1989. A l'issue du stage, interrogés par *SPG Info*, les participants font preuve d'un enthousiasme convenu. Plus caustique, Francis Pailloux, l'un des participants méridionaux, se déclare rassuré *« sur les capacités de tous les participants au stage, qui, dès la première heure ont eu cette analyse pertinente, unanime et malheureusement exacte : on va manquer de pinard. »*

Le stage sera renouvelé plusieurs fois ; mais la presse s'avère critique sur les stages hors limites[1]. Dans le numéro de février 1991 de *DGAC Info*, consacré à la formation, Thierry Thibault s'efforce de relativiser : *« Les stages commando avec saut à l'élastique, marche sur braises ou numéros de funanbulisme exécutés dans des conditions de sécurité incertaines appartiennent désormais aux (mauvaises) légendes de la formation. »*

Une secrétaire hors limites

A la fin des années 1980, du temps où monsieur Jouffroy était chef du SPG et où j'assurais son secrétariat, j'ai eu la chance de participer à plusieurs aventures inhabituelles, lancées à l'époque du Projet DGAC. Je suis tout d'abord allée en Guadeloupe pour assister à l'arrivée de la Transat des Alizés. J'ai participé ensuite à un week-end aux sports d'hiver, à Courchevel, avec un groupe conduit par Thierry Réviron, qui s'occupait alors de la communication. Enfin, j'ai participé à un stage hors limites dans le sud-est, avec essentiellement des personnels techniques. On ne m'avait pas poussée à y aller, on me l'avait simplement proposé ; il est vrai que j'étais sportive, mais ma fonction de secrétaire auprès du directeur à l'origine de ces initiatives y était évidemment pour quelque chose.

Patricia Valentin, témoignage recueilli en novembre 2011.

La DGAC à la voile…

L'ASDACEM[2] annonce la participation d'un voilier Aviation civile à l'édition 1991 de la Transat des Alizés, Cadix - Pointe-à-Pitre, à partir du 3 février, et recherche des équipiers et équipières. En mars 1990, le SPG lance un appel pour trouver un nom au bateau. L'imagination n'étant pas au pouvoir, ce sera tout bonnement… *La DGAC*.

L'Administration sponsorise l'opération. Le skipper, Bernard Privé, est un spécialiste ; son équipe est constituée de personnels déjà aguerris, pris parmi tous les corps de la maison. Le voilier quitte La Ciotat le 14 janvier 1991 pour rejoindre Cadix. Les services de la DGAC suivent l'opération sur une carte pointant la position du bateau. Parti le 3 février de Cadix, le bateau touche Pointe-à-Pitre le 22 février, se classant 7e au classement général et 1er dans la série course (moins de 14 m).

1. « Les Rambo sont fatigués », *Les Echos*, 26 octobre 1990.
2. Action sociale de l'aviation civile et de la météorologie.

Sommaire

La Transat des Alizés, 1991.

L'équipe des cyclotouristes de la DGAC en 1994.

A vélo…

Du 8 au 10 juin 1991, toujours à l'occasion du Projet DGAC, André Rolland, du bureau informatique et bureautique, qui se rend tous les jours à Athis à vélo (52 km aller-retour) organise une randonnée d'Athis-Mons à Reims. L'opération est renouvelée en juin 1992, avec cette fois une randonnée cyclotouriste Toulouse - Aix-en-Provence en 4 étapes, pour 60 participants, puis en janvier 1994 en Corse. Elle porte alors le nom de Jean-Pierre Boland, en souvenir du chef d'exploitation du CRNA Sud-Est récemment disparu.

1991, Athis-Mons - Reims à vélo. André Rolland, l'organisateur, et à gauche Josette Jeanne Berger, du SMFA.

Arrivée des cyclotouristes à Athis-Mons. Alain Veillard, chargé de mission au STA, Gilles Marquigny, adjoint financier au DNA, Thierry Réviron, coordonnateur du Projet DGAC et Frédéric Rico, adjoint opérations et techniques au DNA.

Sommaire

Chaumont, 1991, prologue du Trophée des Gazelles. De gauche à droite Catherine Poedras, Cyrille Guimaraes et Colette Berthet.

Le Trophée 1991 au Maroc. De gauche à droite Catherine Poedras, Colette Berthet et Cyrille Guimaraes.

En 4 x 4…

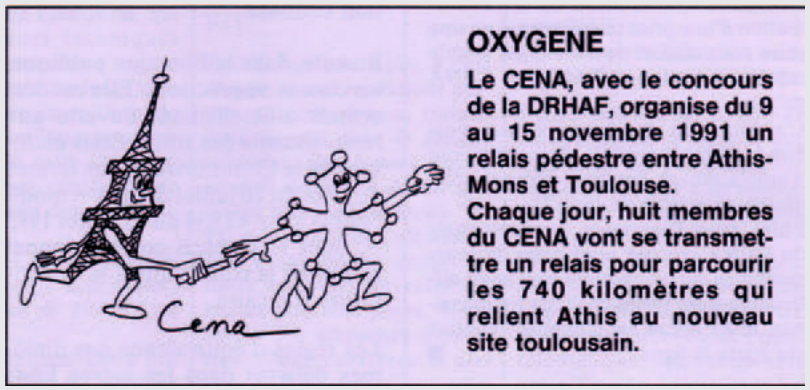
Du 3 au 11 octobre 1991, un équipage du CRNA de Reims participe à la deuxième édition du Trophée des Gazelles, une épreuve inter-entreprises, 1 800 kilomètres en 4 x 4 dans les sables du Sud-Est marocain. 15 équipages sont engagés et l'équipe qui représente la DGAC terminera 4e. L'opération est renouvelée en novembre 1992 avec cette fois deux équipages, des DRAC Sud-Ouest et Sud-Est, classés respectivement 5e et 6e.

Marseille-Provence. Les participantes DGAC au Trophée des Gazelles 1992. De gauche à droite Anne Clausse, Joëlle Azadian, Pascale Amari, Marie-Agnès Dat-Senac, Anne Lebleu et Maryse Palmato.

Sommaire

Le Trophée des Gazelles 1992.

Sommaire



OXYGENE

Le CENA, avec le concours de la DRHAF, organise du 9 au 15 novembre 1991 un relais pédestre entre Athis-Mons et Toulouse.
Chaque jour, huit membres du CENA vont se transmettre un relais pour parcourir les 740 kilomètres qui relient Athis au nouveau site toulousain.

…et à pied

DGAC Info rend compte de façon détaillée et imagée de deux randonnées (1990 et 1991) dans la montagne corse, auxquelles participe Thierry Réviron. Sans oublier que la revue avait publié précédemment un reportage sur le marathonien Jean-Claude Jouffroy. Le CENA s'y met aussi, avec huit relayeurs, dont une fille, qui relient Athis et Toulouse, les deux pôles d'implantation du service, du 9 au 15 novembre 1991. Et en mai 1992, cinq coureurs de la DGAC participent brillamment au relais de course à pied des Six heures de Paris.

Le parrainage sportif, né avec le Projet DGAC, se poursuit. Pour 1992 ont été retenus la participation de quatre équipages au raid humanitaire Air solidarité (l'aviation, enfin !), la participation d'une pirogue de Polynésie à une compétition internationale (marathon des Îles-sous-le-vent) et le renouvellement de la participation au Trophée des Gazelles.

Jacques Girerd, responsable du bureau de la communication, s'en explique dans *DGAC Info* de mai 1992 et énumère les huit critères retenus par l'Administration pour soutenir une opération : initiative venue du personnel, compatibilité avec l'image de la DGAC, caractère collectif de l'opération, implication de plusieurs corps, intégration de plusieurs services, qualité du dossier, intérêt des autres personnels pour la démarche et possibilité de valorisation interne. Côté budget, sujet à fantasmes, cela va de 10 000 F pour Paris-Toulouse en rollers à 900 000 F pour la Transat des Alizés.

La revue de l'Aviation civile

Le premier *Bulletin du SGACC*.

La revue professionnelle de l'Aviation civile est née en même temps que le SGACC, en 1946. Auparavant, le civil et le militaire étaient réunis au sein d'une Administration commune, le ministère de l'Air puis le secrétariat d'Etat à l'Aviation ; l'activité de l'Etat dans le domaine aéronautique civil ne donnait pas lieu à un organe de presse spécifique.

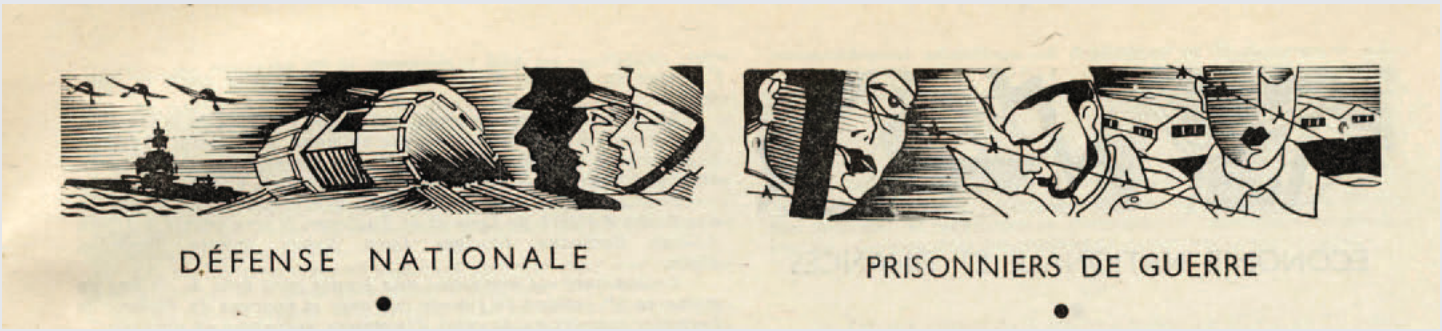
Héritière de la *Revue de l'Aéronautique militaire* (1921-1928) et de la *Revue des forces aériennes* (1929-1933), la *Revue de l'Armée de l'Air* paraît de 1934 à 1939. Comme ses devancières, elle se veut un journal d'information et de réflexion, destiné non seulement à assurer la communication interne au sein de la jeune armée de l'Air, mais aussi à la faire connaître au grand public et à développer un « esprit aérien » en France[1]. En janvier 1935 paraît une nouvelle publication de format semblable et de même origine, la *Revue du ministère de l'Air*. Son numéro 4, d'avril 1935, contient des articles sur l'organisation du ministère, d'autres à caractère historique ou technique et une bibliographie ; sa teneur est à dominante militaire et l'on n'y trouve aucune information spécifiquement destinée aux personnels du ministère ou les concernant. La revue cesse de paraître en 1939.

De 1939 à 1945

Le secrétariat d'Etat à l'Aviation, installé à Vichy en juillet 1940, édite dès novembre une revue mensuelle qui prend pour nom *Trait d'Union, organe de liaison et d'information du secrétariat d'Etat à l'aviation*. Certains de ses numéros comportent un supplément constitué de textes officiels regroupés sous le titre *Bulletin de la navigation aérienne*[2].

1. *Le patrimoine de l'aviation française*, FLOHIC Editions, décembre 2002, notice de Patrick Facon.
2. Le BNAé fut édité mensuellement à partir de mars 1920 par Blondel la Rougery pour le compte du service de la Navigation aérienne qui dépendait du sous-secrétariat de l'Aéronautique et des Transports aériens. Organe officiel du SNAé, le Bulletin était divisé à l'origine en deux parties : les instructions aéronautiques (réseau des routes aériennes, aérodromes de France, des colonies et de l'étranger, transmissions et balisage des routes aériennes, réglementation intérieure et internationale de la navigation aérienne, listes des lignes exploitées) et les informations diverses (avis aux navigateurs aériens). Le BNAé cessa sa parution régulière en 1939 pour réapparaître en 1940 mais comme simple annexe de *Trait d'Union*.

Sommaire

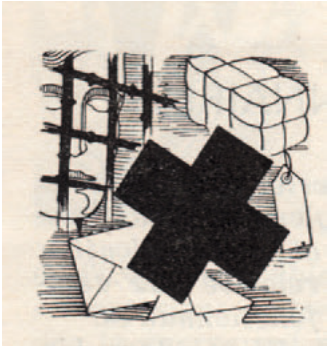


Le contenu de *Trait d'Union*[1] dépasse la seule activité du secrétariat d'Etat : à côté de reportages sur les déplacements du secrétaire d'Etat (Bergeret puis Jannekeyn), de l'article à épisodes sur l'aménagement des aérodromes de René Lemaire, chef du service de l'Infrastructure, et de l'hommage à des aviateurs comme Guynemer, on trouve des allocutions du Maréchal, des reportages sur ses déplacements, des informations sur l'activité de l'ensemble du Gouvernement et des articles à caractère familial et social, très bien illustrés. Une large place est faite aux prisonniers de guerre. En 1942, le social remplace peu à peu l'aéronautique et, en fin d'année, *Trait d'Union* change de sous-titre : il n'est plus désormais que l'*organe d'information des œuvres sociales de l'aviation*.

En octobre 1944 paraît à Alger le premier numéro d'*Ailes françaises, hebdomadaire de l'aviation*. C'est la revue du ministère de l'Air. Elle est rebaptisée *Aviation française* lorsque le journal *Les Ailes* paraît à nouveau, fin 1944. A dominante militaire et orientée vers l'aviation soviétique, elle disparaît en 1948.

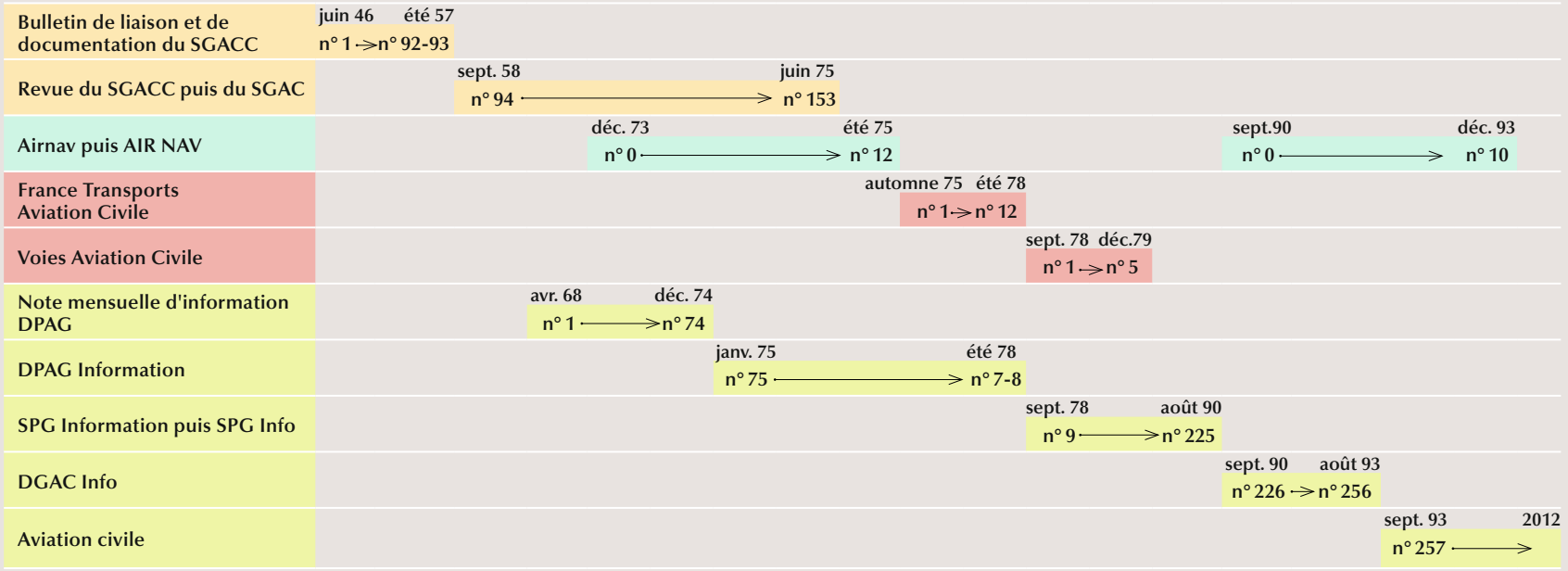
1. Vital Ferry souligne qu'à travers *Trait d'Union* les militaires de Vichy essayaient de faire revivre la *Revue de l'armée de l'Air*.

Les rubriques de *Trait d'Union* étaient ornées d'illustrations de qualité.



Sommaire

Les revues professionnelles de l'Aviation civile depuis 1946



La continuité d'une publication malgré ses changements de titre est indiquée par la couleur.

Les publications de l'Aviation civile d'après-guerre

Dès sa création en 1946, le SGACC édite une revue professionnelle. Organe unique pendant vingt ans, elle se subdivise ensuite, les aspects techniques et la gestion interne donnant lieu à des publications distinctes, pour finalement se réunifier à la fin des années soixante-dix. Mais l'angle évolue avec le temps, et la revue professionnelle délaisse peu à peu études techniques et information interne pour devenir un outil de communication externe.

Du Bulletin à la Revue

L'organisation du SGACC n'est officiellement mise en place qu'en octobre 1946, mais le premier numéro du *Bulletin de liaison et de documentation du SGACC* paraît dès le mois de juin. Organe de liaison interne, il couvre à la fois l'activité des directions et les activités sociales du SGACC et donne des informations sur l'actualité aéronautique nationale et internationale.

A l'origine, le *Bulletin* est une publication austère aussi bien dans sa forme - quelques schémas, pas de photographies - que dans sa rédaction. Les illustrations et le graphisme élégant de *Trait d'Union* ont disparu. Aucune mention n'est faite de la rédaction en chef ni d'un quelconque travail journalistique. La publication comporte des articles de fond, souvent signés des chefs de service ou de bureau, des bilans d'activité, des textes à caractère réglementaire, lois, décrets et arrêtés, des fiches de navigabilité, des informations nominatives concernant la carrière des agents, extrêmement nombreuses au début des années cinquante avec la

La presse aéronautique française d'après-guerre

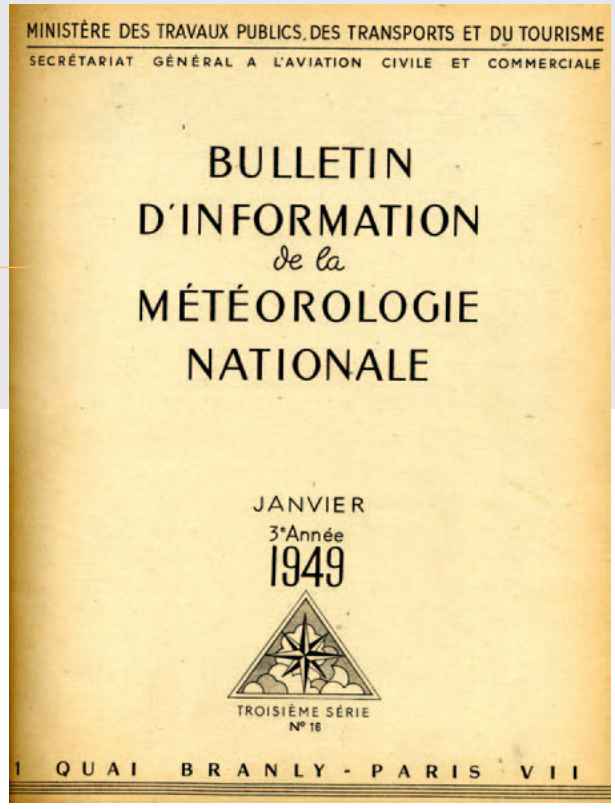
Pendant l'Occupation de nombreuses revues ont cessé de paraître, interdites ou faute de papier disponible ; cela vaut pour celles de l'aéronautique. Après-guerre, nombre de revues d'avant-guerre réapparaissent, tandis que foisonnent de nouvelles publications, dont beaucoup seront éphémères. L'hebdomadaire Les Ailes, *né en juin 1921, interdit à partir de juillet 1940, réapparaît en décembre 1944 et fusionne avec* Aviation magazine *en mars 1963.* Ailes françaises, *également hebdomadaire, paraît à Alger en octobre 1944, devient* Aviation Française *puis disparaît en 1948.* Décollage, *hebdomadaire toujours, paraît de mars 1946 à juin 1948.*

Pour les mensuels, La revue aéronautique, *éditée durant 20 ans avant-guerre, paraît à nouveau en juillet 1945 pour s'évanouir en juin 1949.* Aéro Revue Française, *née en octobre 1933, s'interrompt durant l'Occupation pour resurgir après-guerre et disparaître en 1947.* Espaces, la revue de l'aviation, *née en janvier 1946, fait une place réduite à l'actualité et livre des articles signés Albert Caquot, René Lemaire ou André Viaut. Elle s'arrête en 1948. En revanche* Forces aériennes françaises, *avec une première livraison en janvier 1946, aura un bel avenir : on peut comprendre, c'est la revue de l'armée de l'Air, publiée jusqu'en 1971. Enfin* Ciel de France, *la revue de la Fédération nationale des sports aériens, apparaît en mars 1946 pour s'évanouir l'année suivante.*

Parmi d'autres étoiles filantes, citons le bimestriel La technique moderne aviation *(1945), le bimensuel* Envols-Mondaero *(1946) le mensuel* Envols *(1946) et le trimestriel* Aviation 1946.

Vital Ferry, juillet 2012.

Sommaire



Le *Bulletin du SGACC* comporta dès sa création en 1946 une rubrique météo ; mais le service de la Météorologie nationale disposait de sa propre publication, continuité du *Bulletin d'information de l'Office national météorologique de France*, né en 1924.

mise en place des nouveaux corps puis les intégrations dans ces corps, une abondante rubrique rédigée à partir d'articles de la presse aéronautique nationale ou internationale, des statistiques de trafic aérien, une bibliographie et la liste des décorations.

La responsabilité du *Bulletin* incombe à l'origine et durant les dix premières années au cabinet du secrétaire général. En sont chargés MM. Guillemin, Escande puis Molinier[1]. La revue est imprimée par l'Imprimerie Nationale avec comme sous-traitant l'imprimerie Loos, dans les Vosges.

Les premiers temps, la fréquence du *Bulletin* est très élevée, bimensuelle, et donc réactive. Ainsi, dans le n° 7 du 15 juillet 1946, Jules Moch s'incline devant les victimes d'un accident postal d'Air France intervenu 15 jours auparavant[2]. La sécurité est d'ailleurs très présente dans les premiers bulletins. Le n° 24, du 28 avril 1947, reproduit l'interpellation le 21 février à l'Assemblée nationale de Jules Moch sur la sécurité aérienne, occasion de longs échanges suivis d'un vœu adopté à l'unanimité : *« L'Assemblée nationale, reconnaissant l'effort considérable fait pour réorganiser les transports aériens, confiante dans le Gouvernement pour parfaire sa tâche, lui demande de déposer très rapidement un projet de loi portant ouverture de crédits pour développer au maximum l'infrastructure radioélectrique, les transmissions et l'office météorologique afin d'assurer, sur le territoire français et sur ceux de l'Union française, le maximum de sécurité à la navigation aérienne. »*

Les bulletins reproduisent même, en respectant l'anonymat, les sanctions disciplinaires délivrées après avis du conseil de discipline du personnel navigant de l'aéronautique civile.

Dès 1947, la fréquence de parution diminue, jusqu'à devenir bimestrielle. A partir de 1952, le *Bulletin* fait une large place à la publicité. Ainsi le n° 67 de 1953 contient 40 pages d'annonces, accompagnées d'un « Répertoire technique des fournisseurs des industries aéronautiques et connexes, bâtiment et travaux publics,

Publicité parue en 1953 dans le *Bulletin du SGACC*.
Les SIPA 200 ont été utilisés à Saint-Yan dans les années cinquante.

1. Note de Roger Coroli en date du 4 septembre 1967.
2. Le 28 juin 1946, l'avion postal au départ de Pau - Pont Long décolle à 3h40 du matin, heurte les câbles d'une ligne à haute tension, s'abat et prend feu. Le pilote et le radio sont tués, le mécanicien gravement blessé et 30 à 35 000 plis détruits (Robert Espérou).

Sommaire

Le *Bulletin de liaison et de documentation du SGACC* est devenu la *Revue* en septembre 1958 (n°97).

construction et aménagement des aérodromes et pistes d'envol ayant souscrit une publicité dans ce numéro ».

La publication fait une place importante à l'outre-mer, où la France est présente sur tous les continents ; les statistiques de trafic aérien concernent l'Union française.

Un changement important intervient dans le numéro du 15 janvier 1958 : l'apparition d'un rédacteur en chef, Roger Coroli. Le *Bulletin* était alors animé par Pierre Molinier, chargé des publications au cabinet du secrétaire général. Dès les premières lignes d'un article consacré à l'ENAC, le style de Roger Coroli s'affirme : *« L'humour est facile qui décompte, entre Notre-Dame de Paris et Orly, quatorze kilomètres et sept siècles. »* Le rédacteur en chef ne déteste pas les voyages et signe souvent des dossiers consacrés à l'outre-mer [1], empreints de couleur et de poésie, mais qui n'évitent pas toujours un certain maniérisme.

Neuf mois plus tard, avec le n° 97 du 15 septembre 1958, le *Bulletin de liaison et de documentation du SGACC* change de nom et devient la *Revue du SGACC*. Le style change aussi, les textes se font plus personnels, des articles sur la gestion apparaissent. Le lecteur est désormais prévenu que *« Les opinions exprimées dans les articles de la Revue le sont toujours à titre exclusivement personnel. »* Pour le 100e numéro, Paul Moroni, secrétaire général, signe un bel éditorial qui éclaire sur l'orientation nouvelle de la publication et définit admirablement l'équilibre souhaité entre communications interne et externe.

« Le moment vint où il parut indispensable de faire craquer le cadre, devenu trop étroit, du bulletin initial, où le besoin apparut, aussi, de moderniser, de vivifier l'austère compagnon des années de croissance. Certes, il devait continuer à porter à la connaissance de tous les menues mais utiles péripéties (nominations, avancements, etc.) dont est peuplée toute carrière de fonctionnaire. Ces agents, il convenait qu'ils eussent la certitude d'être "suivis" jusque dans leurs difficultés matérielles d'existence (œuvres sociales) et leurs efforts pour progresser (formation professionnelle). Mais à cela ne devait plus se borner le rôle d'une publication répandue désormais hors du secrétariat général. Il était notamment nécessaire que des études fissent connaître un labeur et des résultats insoupçonnés de beaucoup, que les techniciens de tous ordres pussent s'exprimer et, cela, dans des textes auxquels la photographie, une mise en pages "à la page", somme toute une présentation correcte, apporteraient le secours indispensable à qui veut, aujourd'hui, se faire lire et entendre d'un public sollicité par des revues intelligemment aménagées.

Ainsi fut décidé un remaniement qui prit effet, le 15 janvier 1958, avec le n° 94 et que confirma, le 15 septembre de la même année, un changement d'appellation. Devenu Revue, notre antique et cher Bulletin s'est accru de reportages, de rubriques d'actualités, d'échos de toutes sortes qui ont fait d'un moyen d'expression naguère assez limité une publication appréciée non seulement des agents du secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale, mais encore des cercles aéronautiques internationaux. »

Effectivement, les destinataires de la *Revue* se sont diversifiés, comme le révèle le n° 109 de 1961 :

- les directions, services et syndicats du SGAC,
- les ministères, les ambassades ainsi que les personnalités et organisations *« qui ont demandé à la recevoir »*,

1. Le n° 101 de la *Revue du SGAC*, paru en 1959, sera entièrement consacré à l'Afrique.

Annales et annexes techniques

A partir de 1947, le SGACC publie des annales techniques semestrielles, destinées à informer les techniciens sur les évolutions techniques en matière d'infrastructures, de navigation et de transport aérien. Dès le n° 3, du premier semestre 1948, les annales font une belle place à la publicité : une trentaine de pages, accompagnées d'un répertoire des annonceurs. En fait, les *annales* techniques seront rapidement remplacées par des *annexes* techniques, constituées de statistiques relatives à l'activité aérienne, établies par le bureau des études générales et des statistiques de la direction des Transports aériens. Les annexes cesseront de paraître en 1968.

- la presse, les éditeurs, les constructeurs, des aéro-clubs, des bibliothèques, des universités ou instituts étrangers.

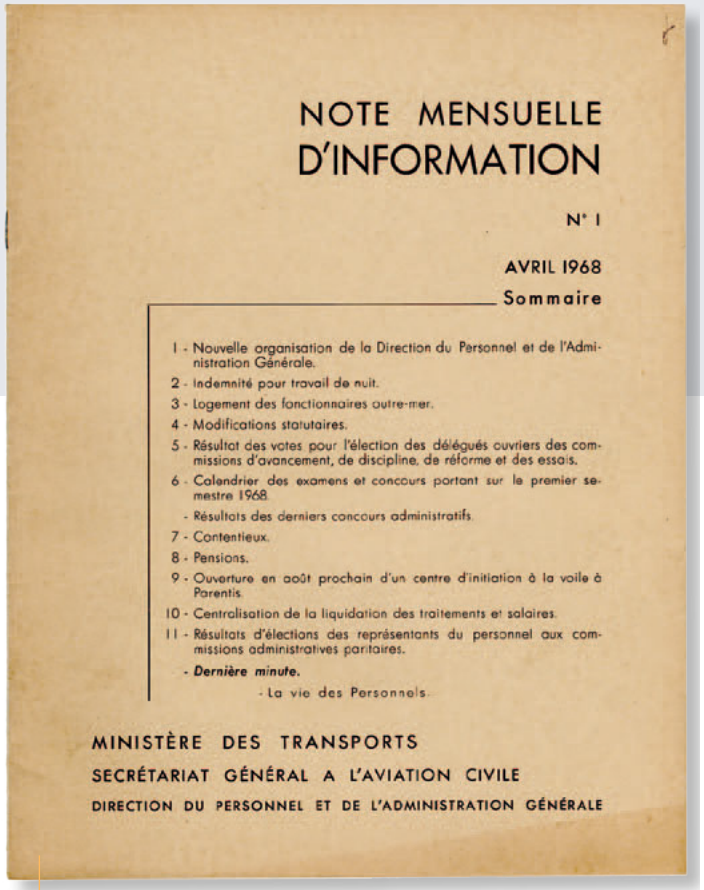
A partir de 1962, le *Bulletin d'information de la météorologie nationale*, bimestriel qui existe depuis 1924 et qui était réapparu en 1946, est intégré dans celui du SGACC, et ce malgré les réticences d'André Viaut, directeur de la Météorologie nationale.

En 1969, la *Revue* tire à 4 000 exemplaires dont 3 750 sont diffusés immédiatement - 2 200 aux services du SGAC et à divers organismes d'Etat, 1 550 à des organisations privées - et 250 conservés pour des demandes ultérieures. Une tribune libre apparaît. Robert Espérou, chef du bureau des relations internationales à la direction des Transports aériens, passionné d'histoire, brosse en 10 chapitres, de 1968 à 1971, le portait du « matériel volant des compagnies aériennes françaises, 1919-1939 ».

Un deuxième organe de presse, la Note mensuelle d'information DPAG

Une deuxième revue professionnelle apparaît en avril 1968, la *Note mensuelle d'information DPAG*, réalisée par la direction du personnel et de l'administration générale à la tête de laquelle Claude Collet a remplacé Adrien Mazerolles en septembre 1967. Très vite, les informations qui concernent le personnel et les affaires sociales disparaissent de la *Revue du SGAC* pour venir nourrir les pages de la *Note DPAG*, qui sera rebaptisée *DPAG Information* en janvier 1975. Informations techniques et vie de l'entreprise sont désormais séparées.

De présentation austère, comme le *Bulletin du SGACC* à ses débuts, sans la moindre illustration si ce n'est quelques graphiques, la *Note mensuelle d'information DPAG* constitue un reflet détaillé et précis de la vie interne du SGAC. Organisation du service, organisation et méthodes, administration des personnels, dispositions statutaires, recrutement et formation, rémunérations, effectifs, notation et avancement, pensions et retraites, finances et comptabilité, affaires médicales et sociales, questions syndicales, elle entend informer les personnels sur tout ce qui les concerne. Elle est le reflet de la politique de Claude Collet qui, s'appuyant



NOTE MENSUELLE
D'INFORMATION

N° 1

AVRIL 1968

Sommaire

1 - Nouvelle organisation de la Direction du Personnel et de l'Administration Générale.
2 - Indemnité pour travail de nuit.
3 - Logement des fonctionnaires outre-mer.
4 - Modifications statutaires.
5 - Résultat des votes pour l'élection des délégués ouvriers des commissions d'avancement, de discipline, de réforme et des essais.
6 - Calendrier des examens et concours portant sur le premier semestre 1968.
- Résultats des derniers concours administratifs.
7 - Contentieux.
8 - Pensions.
9 - Ouverture en août prochain d'un centre d'initiation à la voile à Parentis.
10 - Centralisation de la liquidation des traitements et salaires.
11 - Résultats d'élections des représentants du personnel aux commissions administratives paritaires.
- ***Dernière minute.***
- La vie des Personnels.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SECRÉTARIAT GÉNÉRAL A L'AVIATION CIVILE
DIRECTION DU PERSONNEL ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE

A partir de 1968, la DPAG dispose de sa propre revue.

Du 21 x 27 au 21 x 29,7

En janvier 1970, la *Note mensuelle d'information DPAG* change de format. L'Administration française vient en effet d'adopter le format européen, 21 x 29,7 cm. Des tonnes de papier brouillon en perspective…

sur le bureau organisation et méthodes, entreprend une modernisation profonde des méthodes de gestion dont il a posé les principes dans un article remarquable de novembre 1968. Les années qui suivent mai 68 voient le lancement de nombreuses réformes statutaires, et la réunion de multiples groupes de travail, comme la commission Cahen-Salvador pour les personnels de la navigation aérienne. La *Note mensuelle d'information* en rend compte de façon régulière.

Soucieuse d'une information complète, la *Note d'information* publie aussi les dispositions fondamentales concernant l'Aviation civile. A partir de février 1973, elle comporte une rubrique « Affaires aéronautiques ». Enfin, nombre de ses articles sont signés non par les seuls chefs des bureaux centraux, mais par les

Sommaire

responsables administratifs des services techniques centraux, des régions aéronautiques et des services outre-mer. La direction du personnel et de l'administration générale (on ne parle pas encore de ressources humaines) n'entend pas monopoliser le discours et l'ensemble des cadres administratifs du SGAC semble constituer ce que l'on appellera plus tard un *réseau*.

Claude Collet quitte l'Aviation civile pour la direction des Transports terrestres début 1974 et Michel Mangenot, qui lui succède, rend hommage dans l'éditorial du n° 65 de février 1974 *« à la transparence qu'il a toujours souhaitée dans la gestion »*, illustrée par l'attachement qu'il portait à la *Note mensuelle d'information*.

Le n° 151 de la *Revue du SGAC*, dont la publication s'est poursuivie parallèlement à la note DPAG, daté du 1er novembre 1974, est le dernier dirigé par Roger Coroli, qui prend sa retraite après avoir *« mené la revue »* durant 17 ans. Nadine Spira remplace Roger Coroli.

Le ministère prend la main

La *Revue du SGAC* publie dans son numéro n° 152 un questionnaire aux lecteurs, invités à se prononcer sur le volume et le contenu souhaités de la publication. 124 personnes répondront. En fait, les choses évoluent différemment : le 153e numéro de la revue, paru en juin 1975, sera le dernier. Il annonce une nouvelle publication, trimestrielle, *France Transports Aviation Civile*[1], qui

1. Le ministère des Transports s'était doté au 1er trimestre 1974 d'une nouvelle revue, *France Transports*, destinée, ainsi que l'affirmait le ministre Yves Guéna dans sa préface, *« à faire apparaître l'unité profonde du ministère »*. Elle faisait une bonne place à l'Aviation civile ; mais cela ne parut certainement pas suffisant pour afficher l'unité, puisque dès juin 1975, *France Transports Aviation Civile* venait se substituer aux deux revues du SGAC. Les deux revues, *France Transports*, pourvue en 1975 du sous-titre *La lettre du secrétariat d'Etat aux Transports* et *France Transports Aviation Civile* cesseront de paraître en 1978. La succession sera assurée par la revue ministérielle *Voies*, accompagnée d'un supplément *Voies Aviation Civile* dont paraîtront cinq numéros. Ainsi, l'on avait ainsi supprimé en 1975 ce qui marchait sans se demander si l'on saurait faire mieux, et longtemps.

2. *Airnav*, mensuel voulu par Jean Lévêque, directeur de la Navigation aérienne depuis avril 1971, se substitua au *Bulletin technique d'information*, édité trimestriellement par la DNA depuis mars 1969. *Airnav* était constitué de cahiers thématiques permettant l'archivage en fonction des centres d'intérêt du lecteur. Il devint bimestriel à partir du n° 8, de novembre-décembre 1974.

La section des publications du SGAC en 1968

Dirigée par Roger Coroli et installée au 246 rue Lecourbe, elle édite :

- **la *Revue du SGAC*, imprimée par l'Imprimerie Nationale, tirée à 4 000 exemplaires et envoyée gratuitement aux « organismes de toutes sortes qui participent à l'activité aéronautique » ;**
- **le *Bulletin officiel du ministère des transports, section II - Aviation civile*, imprimé par le *Journal officiel*. Ce recueil comporte les textes législatifs et réglementaires déjà parus au J.O. et qui intéressent l'Aviation civile, ainsi que les principales circulaires diffusées par les directions et services du SGAC. Tiré à 2 100 exemplaires, le B.O. est vendu au 26 de la rue Desaix ;**
- **la *Note mensuelle d'information de la direction du personnel et de l'administration générale*, tirée à 1 000 exemplaires (en 1972) et diffusée au sein du SGAC. Elle *« vise à améliorer l'information des personnels de toutes catégories sur les questions en instance, soit sur le plan juridique, soit sur le plan de la gestion administrative »* ;**
- **l'*Annuaire du SGAC*, imprimé par l'Imprimerie Nationale et en vente au service de l'Information aéronautique.**

Pour son dernier numéro, *airnav*, publié par la DNA depuis décembre 1973, s'enorgueillit d'une couverture dessinée par Jacques Rouxel, le créateur des *Shadoks*.

Le premier numéro de *France Transports Aviation Civile*.

remplacera à la fois la *Revue du SGAC* et la revue *airnav* publiée par la direction de la Navigation aérienne depuis décembre 1973 et qui en était à sa 12e livraison[2]. Deux rédacteurs en chef désormais : Nadine Spira et Jean-Charles Savina, jusqu'alors en charge d'*airnav*. Mais la DNA tient à marquer sa différence et les pages qui la concernent se distinguent par un fond de couleur. 12 numéros de *France Transports Aviation Civile* paraîtront, de l'automne 1975 à l'été 1978.

A l'hiver 1975-1976, un numéro spécial est consacré au Concorde. Avec *France Transports Aviation Civile*, la revue professionnelle se modernise dans sa forme. Tous les numéros comportent une rubrique de fiches descriptives d'avions conçues par des passionnés, Jacques Delol et Alain Elbaz.

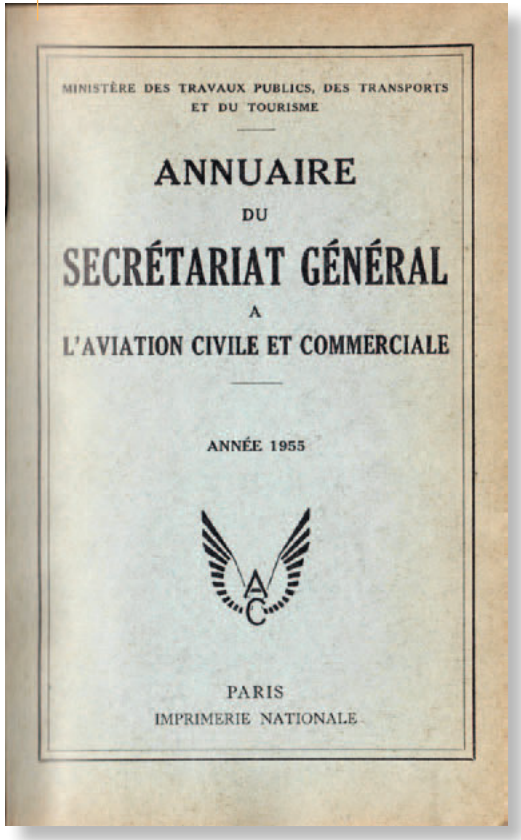
L'annuaire des personnels du temps du SGAC, un modèle

De 1955 à 1976, le SGAC édite sept annuaires, confectionnés à l'Imprimerie Nationale, comportant de 650 à 900 pages. Ils comportent le rappel des ministres chargés de l'Aviation civile depuis les origines, la liste des secrétaires généraux et des principaux directeurs, un organigramme général, la structure nominative de l'ensemble des directions, bureaux et services de métropole et d'outre-mer ainsi qu'une liste générale et alphabétique de la quasi-totalité des personnels en activité, précédée de la répartition de ces mêmes agents par corps et grade. Comme le *Bulletin du SGACC*, l'annuaire comporte - à partir de 1958 - un répertoire technique des nombreux fournisseurs de l'Aviation civile, tous domaines réunis.

Ce document, évident dans son principe, mais dont la publication reposait sur un travail considérable de collecte et de mise à jour, constituait pour les personnels du SGAC un outil précieux pour connaître les structures de la maison, découvrir leurs perspectives d'avancement et de mobilité et suivre le devenir de leurs collègues de promotion ou d'affectation.

La dernière édition parut en 1976, lors de la transformation du SGAC en DGAC. Les informations réunies par l'annuaire allaient

La première édition de l'annuaire du SGACC.



Mademoiselle Brimeur STBA
secrétariat d'état auprès du ministre de l'équipement
TRANSPORTS
dpag information
direction du personnel et de l'administration générale aviation civile et météorologie
sommaire
pages
I — Réglementation générale et statuts
1 — Les travaux des CTP 1
a - CTP de la DPAG 1
b - CTP de la DNA 2
2 — Les salaires ouvriers 3
3 — Modalités de recrutement des techniciens de la météorologie 3
4 — Le travail à mi-temps des ouvriers 4
5 — Les effets de l'engagement de rester au service de l'Etat 5
6 — Pensions de retraite 6
II — Organisation
7 — Les services aéroportuaires de sauvetage et de sécurité incendie 7
III — Gestion
8 — Calendrier des commissions d'harmonisation des notes 1976 12
9 — Emplois vacants 13
10 — Examens et concours 1977 (personnels administratifs) 14
12 — Mise en place du plan de formation 1977 15
11 — Résultats des élections à la CAP n° 31 17
IV — Affaires sociales
13 — Secours de Noël 18
14 — Le don du sang 18
V — La vie des personnels
15 — Tribune libre 1 — 2 19
17 — Mesures administratives individuelles 19
16 — Distinction honorifique 20
N° 1 JANVIER 1977
section des publications
246, rue lecourbe 75732 paris cédex 15

soit disparaître, comme la liste générale des personnels, soit se trouver dissociées, organigrammes de structure d'un côté, listes de personnels par corps et grade de l'autre. Il appartenait désormais aux services de réaliser, s'ils le souhaitaient, leurs propres organigrammes et annuaires.

Ainsi, la généalogie des structures et des hommes de la direction générale de l'Aviation civile, qui succéda au SGAC en 1976 et n'édita plus d'annuaire général, est beaucoup moins aisée que celle du SGAC. C'est bien dommage pour l'historien futur. Plus regrettable, les personnels n'ont plus depuis longtemps à leur disposition d'outil qui leur permette d'appréhender aisément l'ensemble des structures et des hommes de l'institution à laquelle ils appartiennent. L'information existe toujours, sous forme numérique, mais elle est éparse ; l'on ne sait si elle est tenue à jour et qui en est chargé, de telle sorte qu'on lui accorde une confiance très relative.

Les annuaires du SGAC, grimoires de temps austères, étaient en somme la manifestation tangible d'une transparence que la communication des débuts du XXIe siècle, malgré ses outils - ou peut-être à cause d'eux - ne sait pas toujours égaler.

Sommaire

Nadine Spira et Claude Abraham.

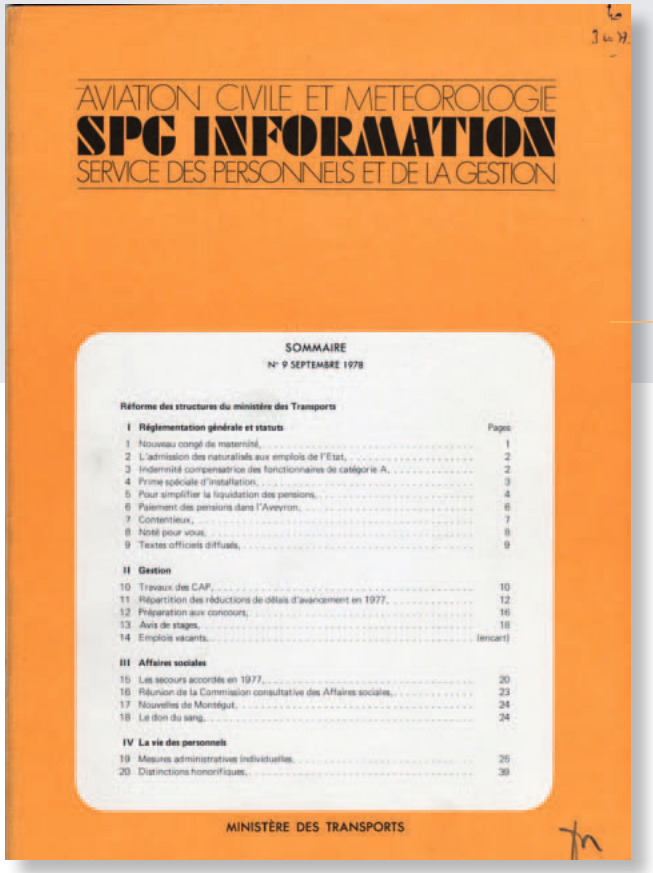
DPAG Information

En janvier 1975, la *Note mensuelle d'information DPAG*, dont la publication a continué après que *France Transports Aviation Civile* ait remplacé la *Revue* et *airnav*, est rebaptisée *DPAG Information*. L'éditorial de la première livraison invite les personnels à prendre la parole - ils y avaient déjà été invités en novembre 1974 avec la création d'une boîte à idées - et annonce la création d'une rubrique « variétés ». En février 1975, les premières photos apparaissent, prises à l'occasion de la fête de Noël du SGAC. Mais le contenu de la publication ne change pas vraiment. Quelques personnels prennent la parole, évoquant les morts du STS ou abordant des sujets généraux. En janvier 1976, le président du SNIEEAC prend la plume pour regretter une dégradation de l'intérêt et de la qualité des articles, allant même jusqu'à parler « d'indigence rédactionnelle ». Bien qu'essentiellement orienté vers la gestion, *DPAG Information* publie en 1976, sur plusieurs numéros, un long article concernant les aides à la navigation aérienne.

A partir de mars 1977, la publication ouvre une rubrique destinée à mettre en lumière un secteur d'activité de la DGAC. Le premier service disséqué est le SIA, auquel *DPAG Information* consacre dix pages émaillées de photos des personnels de tous métiers et toutes catégories, comportant des informations techniques et administratives et un organigramme nominatif. Le chef du SIA prend la parole, énumérant atouts et points faibles de son service.

1980, une seule revue professionnelle, à vocation interne

En septembre 1978, à l'occasion d'une réforme des structures du ministère, la direction du personnel et de l'administration générale de la DGAC devient le service des personnels et de la gestion et le titre de la revue se conforme à ce changement d'appellation : *DPAG Information* devient *SPG Information*. Au même moment, *France Transport Aviation Civile*, qui constituait une revue plus technique, dédiée à l'activité opérationnelle de la DGAC et laissait à *DPAG Information* les questions internes, cesse de


AVIATION CIVILE ET METEOROLOGIE
SPG INFORMATION
SERVICE DES PERSONNELS ET DE LA GESTION

SOMMAIRE
N° 9 SEPTEMBRE 1978

Réforme des structures du ministère des Transports

I Réglementation générale et statuts — Pages
1 Nouveau congé de maternité — 1
2 L'admission des naturalisés aux emplois de l'Etat — 2
3 Indemnité compensatrice des fonctionnaires de catégorie A — 2
4 Prime spéciale d'installation — 3
5 Pour simplifier la liquidation des pensions — 4
6 Paiement des pensions dans l'Aveyron — 6
7 Contentieux — 7
8 Noté pour vous — 8
9 Textes officiels diffusés — 9

II Gestion
10 Travaux des CAP — 10
11 Répartition des réductions de délais d'avancement en 1977 — 12
12 Préparation aux concours — 16
13 Avis de stages — 18
14 Emplois vacants — (encart)

III Affaires sociales
15 Les secours accordés en 1977 — 20
16 Réunion de la Commission consultative des Affaires sociales — 23
17 Nouvelles de Montégut — 24
18 Le don du sang — 24

IV La vie des personnels
19 Mesures administratives individuelles — 25
20 Distinctions honorifiques — 39

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Le premier numéro de *SPG Information*.

paraître : elle est remplacée pour cinq numéros par *Voies Aviation Civile*, supplément de *Voies*, la revue ministérielle qui a succédé à *France Transports* en octobre 1978. Mais, fin 1979, la commission de coordination de la documentation administrative met fin à la publication de *Voies Aviation Civile*, au motif que sa liste de diffusion (12 000 abonnés) n'est pas conforme à celle du titre principal (tiré à 120 000 exemplaires)[1]. La DGAC ne dispose plus désormais qu'une seule revue professionnelle, à vocation interne, *SPG Information*.

En janvier 1979 est apparue dans *SPG Information* une rubrique « aviation civile » dans laquelle on trouve des informations concernant l'activité des différents services de la maison, mais cela ne dure pas et le périmètre de *SPG Information* se confond bientôt avec l'activité de ce seul service, à vocation interne. La revue comporte en général les rubriques suivantes : organisation générale, réglementation et statuts, gestion, affaires sociales et vie des personnels où l'on trouve toutes les mesures administratives individuelles. *SPG Information* fait une très large place aux dispositions concernant les ouvriers.

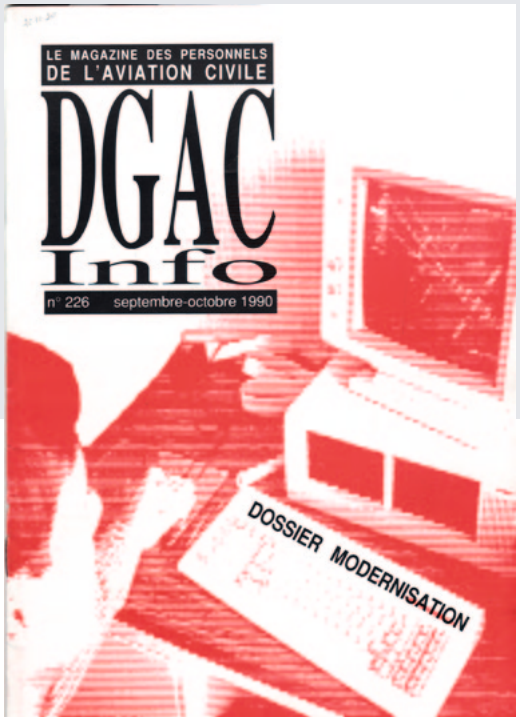
Entre 1978 et 1990, *SPG Information* est donc l'unique revue professionnelle de la DGAC, d'un contenu très riche mais limité aux sujets internes et à l'activité du service des personnels et de la gestion. Plus aucune information sur les missions et activités de l'Aviation civile et encore moins de communication externe. *SPG Information* ne parle qu'à ses personnels, et ne leur parle que d'eux[2].

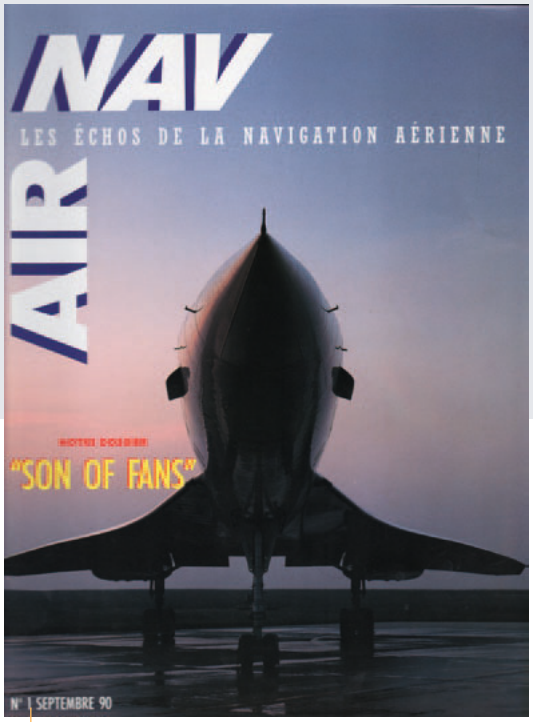
Toutefois, en janvier 1984, une page d'informations sur les services apparaît ; elle fait état du prochain rétablissement du droit de grève dans la Navigation aérienne et de la mise en place du budget annexe de la navigation aérienne. En janvier 1987, *SPG Information* modifie légèrement son appellation et devient *SPG Info*. La revue comporte dorénavant deux rubriques concernant les métiers de la DGAC.

1. *DGAC Info*, n° 250, janvier 1999.
2. Illustrant dans le domaine de la communication ce que l'on a appelé dans l'étude des organisations la *déviation bureaucratique*, stade où les institutions justifient leur existence non par leur missions, mais par leurs moyens.

ministère de l'équipement du logement de l'aménagement du territoire et des transports
le ministre délégué chargé des transports
Aviation civile, Météorologie nationale
SPG Service des Personnels et de la Gestion
INFO - n° 1
INFORMATIONS JANVIER 1987

Sommaire





Le premier numéro d'*AIR NAV* nouvelle manière, septembre 1990.

Les années 1990, l'ouverture

En janvier 1990, *SPG Info* revêt un *« nouveau look pour la décennie 90 »* et se veut *« le magazine des personnels de l'aviation civile et de la météorologie nationale »*. Nadine Spira est désormais assistée de Marie-Jo Philippon, secrétaire de rédaction. En septembre, cette fois, c'est le nom de la revue qui change : *DGAC Info* remplace *SPG Info*. Et le sous-titre a été raccourci : c'est désormais *le magazine des personnels de l'aviation civile* ; la météorologie nationale a disparu. Mais la numérotation est restée continue.

En fait, le changement de titre correspond à un changement de périmètre qui accompagne le lancement du Projet DGAC : il s'agit de donner à la revue professionnelle, limitée aux aspects internes, une vocation plus générale. Jean-Claude Jouffroy, chef du SPG, annonce la couleur : *« La vie des personnels continuera d'être commentée, bien sûr, mais d'autres rubriques sur la vie et les activités de la DGAC viendront enrichir le contenu de la publication. »* Il était temps : la DGAC ne disposait plus depuis 10 ans que d'une revue à vocation purement interne, centrée sur la vie des personnels et les activités sociales - avec depuis quelques années une rubrique métiers, mais ceux de la maison -, sans éclairage sur le monde de l'aviation civile, pourtant seule raison d'être de l'institution.

Effectivement, le spectre des thèmes développés par la revue s'élargit. Le numéro de novembre 1990 est particulièrement riche[1] : interview de Philippe Jaquard, chef du SCTA, sur la pointe de trafic sur l'été, articles sur les tarifs des compagnies, sur la formation à l'exploitation technique dans les pays de l'Est, sur l'Europe et l'Aviation civile, mais aussi sur l'histoire de l'Aviation civile après-guerre… sans compter une mise au point du directeur général à la suite d'une émission télévisée du 19 octobre ayant mis en cause l'intégrité du BEA dans l'enquête sur la catastrophe d'Habsheim, émission suivie d'une action en justice du ministre[2].

En septembre 1990, au moment où *SPG Info* laisse la place à *DGAC Info*, la revue *airnav,* disparue 15 ans plus tôt, paraît à nouveau, titrée *AIR NAV,* avec pour sous-titre *Les échos de la navigation aérienne*. Dans la préface du premier numéro, Yves Lambert, DNA, précise qu'*AIR NAV* entend *« compléter, sur le plan technique, les autres publications »*. Le rédacteur en chef est Charles Coste[3], auquel François Perthuis succédera en décembre 1992 après un intérim de Nathalie Cusset.

Parallèlement, *DGAC Info* progresse de façon régulière, avec de la couleur de plus en plus présente à partir de l'été 1992. En janvier 1993 intervient une modification du sous-titre, non commentée

1. Au terme de cette analyse de la revue professionnelle de l'Aviation civile dans tous ses états, l'auteur estime que la synthèse la plus réussie entre informations concernant l'activité même de la DGAC, la vie des personnels sous toutes ses formes et le monde de l'aviation civile est celle des *DGAC Info* du début des années 1990.
2. Le commandant de bord et un ancien pilote d'Air France seront condamnés pour diffamation le 29 janvier 1991.
3. Charles Coste avait mis en place un comité de rédaction constitué de représentants de tous les services parisiens et provinciaux de la DNA, de manière à en faire un instrument fédérateur et à aborder toutes les thématiques d'actualité. L'écriture devait permettre la vulgarisation de sujets techniques tout en conservant un fond attractif pour les spécialistes. Le format de cette publication, en quadrichromie avec couverture glacée, s'inspirait volontairement de celui des grands magazines de mode, avec des dimensions supérieures au traditionnel format A4. La revue *AIR NAV* était ainsi plus aisément identifiable dans les piles de courrier administratif.

Sommaire

mais révélatrice d'une nouvelle orientation du journal : *Le magazine des personnels de l'aviation civile* devient *Le magazine de l'aviation civile*. Puis, en septembre, à l'occasion du remplacement de Pierre-Henri Gourgeon par Michel Bernard, *DGAC Info* change de nom sans bruit pour devenir *Aviation civile, le magazine de la DGAC*. Ici aussi, la numérotation reste continue.

Deux mois plus tard, *AIR NAV* deuxième époque, qui en est à son dixième numéro, s'arrête brutalement, sans que la dernière livraison, préfacée en décembre 1993 par Philippe Jaquard, nouveau DNA, ait laissé présager l'arrêt de la publication : en fait François Perthuis, le rédacteur en chef, quitte la DNA début 1994 pour le service de la communication. Il s'agit de remplacer Nadine Spira, rédactrice en chef de la revue de la DGAC depuis vingt ans, qui change de fonctions en décembre 1993. Jacques Girerd assure un temps l'intérim ; François Perthuis devient rédacteur en chef en avril 1994 et le reste jusqu'en mars 2001. Laurence Brun-Potard lui succède en mai 2001 ; elle est remplacée en janvier 2008 par Daniel Bascou qui intervient dans la revue comme rédacteur depuis 1997.

En 2012, la revue porte toujours le nom qu'elle s'est donné en 1993. Contrairement au *SPG Information* des années 1980, exclusivement tourné vers l'intérieur, *Aviation civile* s'adresse essentiellement à un public externe, les informations concernant le personnel se limitant à une feuille volante ; mais de l'aveu de nombre de fonctionnaires, *« c'est ce que je regarde en premier. »* On a considéré que l'on ne pouvait dans une même publication traiter et des missions, qui intéressent un public externe, et de ceux qui en ont la charge. C'est certainement la seule voie réaliste ; mais l'on peut douter que la feuille volante d'*Aviation civile* suffise à satisfaire les souhaits des personnels en matière d'information interne. En outre, l'autocritique occasionnelle des publications d'avant 1980 a depuis longtemps disparu.

Avec le temps se sont multipliées les publications propres à chaque grand service : elles ont pour objectif de présenter leurs projets et leurs réalisations mais ne font que peu de place à la vie des personnels qui les constituent, y compris celles émanant du secrétariat général, lointain successeur de DPAG. Et il n'est pas certain que cette pluralité de *Lettres* contribue à la cohésion de la maison DGAC.

Des mots croisés

Après avoir travaillé à la gestion collective des personnels, j'ai rejoint le service de la communication, avec Thierry Réviron puis Gérard Lehoux. Il s'agissait à l'époque de développer les relations avec la presse, pour ouvrir davantage la maison DGAC sur l'extérieur. Puis, à partir de 2001, je me suis occupée de la revue Aviation civile.

Le magazine a un double positionnement (interne/externe) depuis de nombreuses années. L'objectif recherché est d'informer nos partenaires du secteur sur les missions et les grands dossiers traités à la DGAC et de donner aux personnels une connaissance élargie du secteur aéronautique. Pour l'anecdote, le service avait fait procéder à une étude de lectorat qui avait fait ressortir que c'était le carnet sur la vie des personnels et les mots croisés qui étaient le plus lus par les personnels de la DGAC !

Laurence Brun-Potard, témoignage recueilli en décembre 2011.

Sommaire

François Perthuis

Les riches heures d'Aviation civile

***Comme tout média, Aviation civile est un observateur d'événements et un passeur d'informations. Il est aussi un fragment d'histoire de la DGAC. Le témoignage de François Perthuis, qui en fut le rédacteur en chef, nous replonge dans les années 1990, au temps où* « le magazine de la DGAC montait en puissance ; la communication de la DGAC occupait une quinzaine de personnes, les publications étaient fidèles au papier, les photos s'appelaient diapos, les ordinateurs recevaient des disquettes et le tabac enfumait les bureaux. »**

Quand je suis tombé en 1993 dans le bain de la communication de la DGAC, j'arrivais d'une longue disponibilité qui m'avait ouvert le monde de la presse quotidienne régionale et de la presse d'entreprise. Formé au Centre de formation professionnelle des journalistes, je redécouvrais une DGAC en quête de changement, de déconcentration et de modernisation. Elle venait de troquer le BANA pour le BAAC, recomposait son paysage territorial en sept DAC et quittait son siège emblématique du 93, boulevard Montparnasse pour le fonctionnel 48, rue Camille Desmoulins à Issy-les-Moulineaux. La DGAC tirait les dividendes d'une époque faste du transport aérien qui continuait de croître et prospérer, après une pause cette année-là.

Escale à AIR NAV

C'est derrière la façade de verre du 143, rue Blomet, à un jet de pierre du site de la Convention, que je fis mes premiers pas à la communication de la DNA dirigée alors par Yves Lambert. Je repris les commandes d'*AIR NAV*, une revue élégante à périodicité trimestrielle qui avait disparu des écrans radar après le départ de son animateur Charles Coste pour une lointaine ambassade sud-américaine. Je poursuivis cette mission quelques mois rue Camille Desmoulins avec Philippe Jaquard à la tête de la DNA.

Etre cru pour être lu

En décembre 1993, Nadine Spira quitta soudain *SPG Info* devenu depuis peu *Aviation civile*, la revue qu'elle avait longtemps dirigée d'une main de maître. Je pris sa succession au numéro 264 avec la bénédiction de Thierry Réviron, sous-directeur de la communication et de la modernisation et de Jacques Pichot, directeur des ressources humaines et des affaires financières. Mes habits neufs de rédacteur en chef du magazine *Aviation civile* m'allèrent vite mieux que mon titre officiel de chef du bureau des publications, SDC/1.

Aviation civile n'était pas une publication quelconque, elle était et demeure l'organe officiel, la voix de la DGAC. Elle exigeait un investissement total de journaliste passionné d'aéronautique. Je me devais de redonner un nouvel élan à ce support d'information que les syndicats n'allaient pourtant pas manquer de qualifier de *presse patronale, de suppôt de la direction*. Avec l'aide de la fidèle et scrupuleuse secrétaire de rédaction Marie-Jo Philippon, je me lançai à l'assaut d'une formule nouvelle. Cela signifiait une ligne éditoriale, des rubriques couvrant le spectre des activités de la DGAC et de son proche environnement, un ton, une maquette, un format, une équipe, un comité de rédaction, une agence de communication, un imprimeur et beaucoup d'énergie.

La ligne éditoriale ne fit pas l'objet d'une réflexion sophistiquée d'agence conseil en repositionnement. Il convenait de valoriser les hommes et les projets de la DGAC, de créer du lien social et de ne pas se satisfaire d'éléments de langage censés tout expliquer, qui deviendront un moyen de communication très à la mode. On s'accorda pour rompre avec l'idée d'une revue faite par le personnel pour le personnel incarnée par *SPG Info*. Si la vie des personnels perdura sous forme de cahier jeté dans le magazine, *Aviation civile* voulait d'abord être un support d'information professionnel interne et externe aux normes de la presse d'entreprise en plein essor. Mais je dois avouer que traduire en phrases simples des sujets aussi sensibles que complexes exigeait une technique de prestidigitateur qui n'était pas à la portée de tous. Le ton, c'était l'infographie, des photos originales de Véronique Paul ou de Didier Arnould, des couvertures sur mesure, de véritables créations en studio et des illustrations signées Nicolas Vial, Gabs ou Philippe Meyrier, père de la cocotte de la DGAC première manière. Tout cela relevait d'une alchimie visant à séduire et à être cru pour être lu !

Liberté, confiance et professionnalisme

Quant à la rédaction, elle évolua d'un mixte de plumes externes et de contributions d'experts maison vers une collaboration presque exclusive de journalistes aéronautiques. J'assurais personnellement la plupart des dossiers, des interviews et des reportages côté passion de l'aviation. Je concoctais les projets de sommaire que je soumettais au comité de rédaction que j'animais rue

Sommaire

Camille Desmoulins et plus tard rue Henry Farman. Il nous arrivait, surtout dans les débuts, de nous réunir dans une brasserie de Saint-Germain-des-Prés, croyant peut-être y trouver un supplément d'inspiration.

Quand l'infatigable Marie-Jo Philippon m'annonça son désir de quitter la revue, je dus prendre mon bâton de pèlerin et chercher une secrétaire de rédaction. Aude Bertino vint à la rescousse. Deux agents de la DGAC rejoignirent la rédaction un peu plus tard, Christine Labadie-Larroudé et Daniel Bascou, aujourd'hui rédacteur en chef d'*Aviation civile*.

La maquette, d'abord conçue par mes soins, allait vite marquer la rupture avec le passé et les poussières de l'Imprimerie Nationale qui venait de perdre son monopole sur les publications du secteur public. Une agence, choisie après consultation en bonne et due forme, apporta l'ordre et la rigueur nécessaire à la mise en pages de ce mensuel de 40 puis 32 pages quadri, format 22,9 x 30 cm qui évolua progressivement vers le bimestriel que l'on connaît.

Enfin, la sacro-sainte validation ! Jacques Pichot relisait, corrigeait et validait dans l'heure. Thierry Réviron et Gérard Lehoux, son successeur, prenaient plus de temps, même après corrections des chefs de service concernés. Les lecteurs ne manquaient pas eux aussi de corriger et de me le faire savoir. Mais l'enquête de lectorat réalisée au cours des années 1990 montra leur attachement à cette revue unique dans le paysage de la presse aéronautique.

Maintenant que j'ai quitté la revue après sept ans passés dans son intimité quotidienne, je mesure mieux sa place, fût-elle modeste, dans l'histoire de la DGAC. Le magazine *Aviation civile* n'est pas né d'un hasard mais d'une nécessité qui a survécu au siècle, aux réformes de l'institution, aux réorganisations du ministère, aux changements d'agences de communication, aux nouvelles technologies et à mon départ en 2001 vers d'autres horizons. ”

Juillet 2012.

François Perthuis fit appel à des dessinateurs de talent pour la revue *Aviation civile*, parmi lesquels Nicolas Vial (ci-dessus) et Philippe Meyrier (ci-dessous).

Sommaire

1985, reconstitution à Montparnasse du mariage récent de Madeleine Baillehache et Jacques Doré. De gauche à droite, debout, Elisabeth Cachau, Jean-Claude Savin, Christiane Viollet, Marc Lecherbonnier (le maire), Mado Doré (la mariée), Josiane Taisne (de la coopérative), une personne non identifiée, Irène Naudi (hôtesse d'accueil) ; accroupis, Alain Corcagnani (le pompon), Alain Lefrançois, Gilles Deguergue, Maurice Dufraigne et Josiane Haumont. Jacques, le jeune marié, a pris la photo.

Sommaire

« La vie est un bien perdu quand on n'a pas vécu comme on l'aurait voulu. »
Mihai Eminescu

Le temps de vivre

Le travail structure le temps, détermine la résidence et, ajouté aux transports, occupe la moitié du jour. Les uns font leurs heures et disparaissent : la vie est ailleurs. D'autres mettent la vie professionnelle au cœur de leur vie. C'est parfois l'engagement syndical, fondé ou non sur des choix politiques, qui les fait tisser des liens dépassant les clivages de service et de métiers ; c'est parfois le goût du sport, du théâtre ou des voyages partagés qui les fait se retrouver en dehors des strictes heures de bureau et nouer des relations qui mettent entre parenthèses la structure hiérarchique.

Il en est tout simplement qui pensent que le lieu de travail peut être un lieu d'amitié et de plaisir, que les heures de bureau sont trop longues pour être subies et qui saisissent toutes les occasions pour y faire entrer la gaieté. N'est-ce pas plus difficile aujourd'hui qu'hier ?

Avec les réductions du temps de travail, le lien entre la vie professionnelle et la vie tout court s'est distendu. On est moins présent au bureau, rarement là tous en même temps. Et l'interlocuteur avec lequel on communique le plus est désormais un outil, un écran, facteur d'isolement, de perte de contact avec le réel, voir de narcissisme. L'administration centrale de l'Aviation civile est rassemblée, mais ses couloirs, cartésiens et anonymes, dans un univers qui n'a de parisien que l'adresse, provoquent moins la rencontre et permettent moins la fantaisie quotidienne que les vieilles maisons de Montparnasse et de la rue Lecourbe, où vivait encore l'Administration d'autrefois.

Une Administration d'autrefois

Marie-Louise Tallegas, sténo-dactylo au STNA, années 1960.

1 000 agents rejoignent tous les jours le 50 de la rue Henry Farman, qui par les transports en commun, qui en voiture, qui par un moyen plus écologique. 60 % d'entre eux, recrutés après septembre 1993, ont toujours connu la DGAC sur ce site ou sur celui voisin de la rue Camille Desmoulins. Ils imaginent mal que l'on ait pu en d'autres temps travailler sans ordinateur, messagerie et accès permanent à Internet ; ils n'ont pas idée non plus de la manière dont leurs prédécesseurs organisaient leur vie professionnelle dans l'immeuble altier du boulevard Montparnasse ou dans les recoins de la cité de la Convention. Enfin, ils ne peuvent soupçonner, car ce temps est bien loin désormais, que l'Administration des années d'après-guerre ressemblait encore, par certains aspects, à celle abondamment décrite par les auteurs du XIXe siècle[1].

Jacqueline Pelegry a connu la Convention à deux reprises, à la fin des années quarante puis dans les années soixante et soixante-dix, période semble-t-il plus rigide que celle de l'après-guerre.

« En 1948, l'entrée du personnel se faisait rue de la Convention et celle des voitures rue de la Croix-Nivert. Il y avait même une entrée rue de Javel, nos bureaux chez les militaires étaient de ce côté-là. Je me souviens d'une épicerie de la rue de Javel qui affichait "banane = bifteck".

Rue de la Convention, on entrait par le bâtiment qui abritait la cantine. Certains personnels déposaient leur gamelle, car on pouvait réchauffer les plats au 1er étage. Il y avait un bar au rez-de-chaussée, puis une grande salle de restaurant et, à l'étage, de petites salles dont une réservée à l'origine aux militaires. Le bar était tenu par une dame imposante, qu'on aurait pu imaginer diriger un établissement du type de ceux fermés en 1946. Certains y prenaient un café le matin, d'autres y passaient la matinée… par la suite, le bar n'ouvrit plus que pour le déjeuner.

Je suis revenue à la Convention en 1960. On contrôlait alors les horaires des arrivées : à partir de 9 h 10, il fallait remplir un papier… ça n'existait pas à Montparnasse, et les agents qu'on avait mutés à la Convention n'appréciaient pas. Il y avait

1. Guy Thuillier, dans *La vie quotidienne dans les ministères au XIXe siècle* (Hachette, 1976), cite abondamment Ymbert, Boucher de Perthes, Balzac, Henry Monnier, Emile Gaboriau, Maupassant et Georges Lecomte.

Les bras croisés

A la paye des ouvriers d'Etat, nous étions quatre dans le même bureau, trois femmes et le chef de section. Il portait une blouse pour ne pas se salir les manches. Nous avions des calculatrices, et lorsque le rouleau de papier arrivait au bout, nous devions l'apporter à notre chef qui le roulait dans l'autre sens afin que nous utilisions l'autre côté. Et quand nous voulions un nouveau stylo, un bic, il fallait lui remettre l'ancien pour qu'il vérifie qu'il était bien à sec… Il n'y avait pas beaucoup de candidats pour aller dans ce service, et on y affectait les sorties de concours, comme moi. Ce n'était pas facile. Je fumais quatre paquets de cigarettes pour tenir le coup, à l'époque on avait encore le droit de fumer dans les bureaux.

Quand la paye était bouclée, elle partait à Chevannes pour la saisie informatique ; en attendant son retour pour vérification nous n'avions plus rien à faire, à part les prestations familiales pour les naissances. Nous ne pouvions pas commencer la paye du mois suivant avant d'avoir reçu les informations des services, heures supplémentaires, primes de panier, travaux insalubres ; mais le chef de section ne voulait pas qu'on s'occupe à autre chose, ni lire un livre, même sur l'aviation, ni préparer un concours… Nous attendions, les bras croisés. C'était en 1981.

Françoise Despréaux, témoignage recueilli en novembre 2011.

périodiquement des contrôles inopinés, effectués probablement par quelqu'un du service intérieur… Je me souviens que Charles Lambert, chef du bureau budget dans les années soixante-dix, avait envoyé le bonhomme balader : "Je suis capable de surveiller mon personnel ! "

Il fallait impérativement quitter la cité à 20 heures. M. Morata, le gardien, qui logeait sur place, faisait le tour des bureaux et mettait tout le monde à la porte à l'heure dite.

Par crainte des incendies, tout appareil électrique était interdit. Nous avions une bouilloire pour le thé. Le gardien est passé un jour et l'a confisquée… j'ai même connu une période où on coupait le courant entre midi et 14 heures pour éviter que les gens ne déjeunent dans leur bureau ; il me fallait attendre 14 heures pour me servir de ma machine à calculer. »

Jacqueline Pelegry, témoignage recueilli en novembre 2011.

Avant les 35 heures

Avec le développement du mi-temps puis du temps partiel et enfin la mise en place des 35 heures, la répartition uniforme du temps de travail du lundi au vendredi a disparu et rend moins visible les décalages entre le temps dû et le temps effectué, qui faisaient l'objet de rappels à l'ordre périodiques et constituaient l'un des reproches les plus convenus à l'endroit des fonctionnaires.

Robert Espérou, logé au 93 de 1957 à 1993, notait que *« Comme partout ailleurs, les horaires des fonctionnaires travaillant à Montparnasse étaient "variables", bien que l'heure des horaires flexibles et des RTT n'ait pas encore sonné. C'était plutôt l'âge de Courteline, où ceux qui arrivaient en retard croisaient ceux qui partaient de bonne heure. Néanmoins, un certain matin, un contrôle fut effectué par l'inspection générale des services et le SGAC fut noté parmi les meilleurs. La veille, le bruit avait circulé qu'il y aurait un contrôle le lendemain matin ! »* L'on ajoutait souvent de façon imagée que retardataires et avant-coureurs se croisaient dans l'escalier… ce à quoi Bernard Palayret répondit un jour : *« Impossible, ce sont les mêmes. »*

Et Annie Vandeweghe, évoquant ses débuts à Montparnasse en 1981 : *« A mon arrivée, c'était 41 ou 42 heures, mais quelques mois plus tard on est passé à 39. En fait, cela n'a rien changé, car on arrivait vers 9 h 15, on prenait de 1 h 30 à 2 h 00 pour le repas de midi, et on partait à 17 h 30. »*

La feuille de présence à travers le temps

La feuille de présence - la sournoise, comme on l'appelait - était mal acceptée par les employés. En 1814, les commis de la Guerre protestent contre cette mesure prise par les ministres pour les humilier : "Sous prétexte qu'ils ne venaient pas d'assez bonne heure, on adopta... l'humiliante mesure de les astreindre tous à signer, chaque matin, à heure fixe, une feuille de présence. On menaçait de chasser ceux qui ne donneraient pas cette preuve d'obéissance. Mais comme on savait depuis longtemps que ce n'est pas par de pareils moyens qu'on inspire du zèle et de l'attachement pour leur devoir à des hommes faits et qui ont reçu de l'éducation, il est bien évident que cette mesure n'a pu être faite que pour vexer les commis et leur prouver qu'on ne faisait pas d'eux le moindre cas[1]". *La feuille de présence était le signe premier du despotisme administratif.*

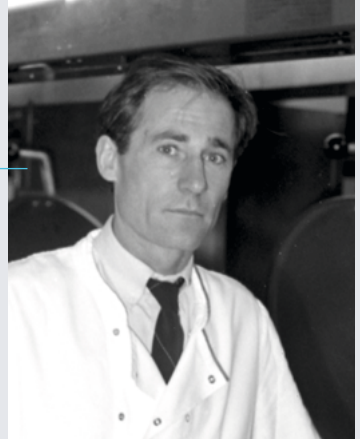
Quand le ministre des Finances la remet en vigueur en 1871, la revue La France administrative *proteste contre* "cette mesure vexatoire et inutile : vexatoire, en ce sens qu'elle traite les employés en enfants, en collégiens, qu'elle leur donne envie de tricher leurs chefs, comme en pension on cherche à tromper son pion, et, il faut le dire, la mesure est inutile. La meilleure preuve, c'est que, de mémoire d'employé, on n'a jamais vu se maintenir longtemps cette application rigide d'un règlement qui fatigue jusqu'aux chefs, et a pour résultat de fausser la conscience des employés, lesquels ne doivent, en bonne règle, être retenus au bureau que par le sentiment du devoir...[2] "

Le système de la feuille de présence suggère la tricherie, le mensonge. En 1844 le secrétaire général de la Guerre impose-t-il à nouveau la feuille de présence, un directeur proteste : "Qui empêchera les employés de s'absenter immédiatement après avoir signé la feuille ? Les émargements ne rendront pas laborieux les paresseux et ne stimuleront le zèle de personne. Ils auront pour effet de blesser la juste susceptibilité des bons employés qu'on astreint à une formalité honteuse pour eux puisqu'elle est établie pour mettre un terme au scandale donné par ceux qui manquent à leur devoirs."[...] *Débat traditionnel qui n'est pas encore tranché, et quand, dans certains ministères, en 1970, on rétablit l'émargement de feuilles de présence, les protestations furent encore très vives.*

Guy Thuillier, *op. cit.*

1. *Observations sur la situation des commis des ministère pendant le règne de Buonaparte*, mai 1814.
2. 26 janvier 1872.

Sur cette photo prise en 1961 lors de l'inauguration de la coopérative d'Orly, trois dames qui servaient à la cantine de la Convention (à gauche, Antoinette qui tenait le bar).



1989. Michel Mercier, le nouveau gérant de la cantine de la Convention pour Orly-Restauration. *« La clientèle féminine semble plus attirée par les légumes verts, les poissons… mais les grillades et les frites restent toujours les grands favoris. Les plats régionaux ou typiques, comme le cassoulet ou le couscous, connaissent un grand succès ! »* (*SPG Info*, février 1990).

Cantines et restaurants

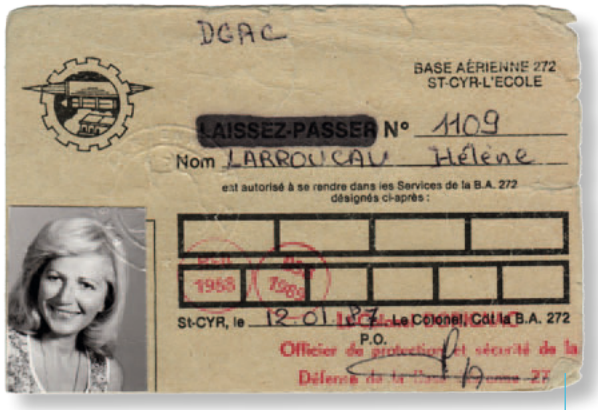
Cité de la Convention, la cantine est installée dans le bâtiment le plus ancien, qui date de l'avant-guerre, au coin des rues de la Convention et de la Croix-Nivert. Le premier gérant de la cantine, Roger Serreulles, est embauché le 1er février 1948 pour une durée indéterminée. Sa rémunération comporte une partie fixe et une partie variable correspondant à 2 % des recettes et des subventions du SGACC, avec un plafond global de 35 000 francs par mois ; le gérant est logé sur place. Le contrat précise que la cantine est ouverte pour le déjeuner tous les jours ouvrables et de même pour le dîner, à l'exception du samedi.

Jacqueline Pelegry, présente sur le site de 1948 à 1952, se souvient que les premiers temps *« pour obtenir des tickets de cantine, il fallait donner des tickets d'alimentation. C'était encore le temps des restrictions. Au tout début, les personnels de Montparnasse n'avaient pas de cantine, et venaient à celle de la Convention. Le self n'existait pas, le service se faisait à table. La cantine était ouverte le soir et on pouvait même y dîner avec des invités avant d'aller au spectacle, ce qui arrangeait les banlieusards. »*

Effectivement, le self service n'est institué qu'en janvier 1971 ; l'année précédente, la gestion du restaurant social et de la cafétéria a été confiée à une société privée et un comité de surveillance mis en place. Les cuisines de la cantine sont rénovées à l'été 1978. Les prestations sont assurées par Orly-restauration. Le self, son hall d'entrée et le salon de réception sont réhabilités en 1979 et la salle de restaurant en 1980.

En 1989, de 500 à 600 repas sont servis chaque jour. Le prix d'un repas oscille entre 15 et 20 F, selon que l'agent est ou non subventionné ; à la caisse, la différenciation se fait alors par des cartes de couleur, car les cartes magnétiques ne sont pas encore en service.

A Montparnasse, les personnels ont accès à la cantine de la Poste, 140, boulevard du Montparnasse et par la suite à celle des Télécom, dans le même pâté d'immeubles, rue Campagne-Première. Comme Annie Vandeweghe, de nombreux témoins évoquent aussi le restaurant d'ADP, d'accès plus restreint mais de loin préféré aux cantines en sous-sol des PTT : *« Pour y accéder, très peu de cartes étaient délivrées, seulement 40 ou 50 pour environ 400 personnes. Les contrôles périodiques sont devenus réguliers et nous n'avions pas de portable pour nous prévenir les uns les autres… On passait devant la chaîne et si l'on voyait qu'il y avait un contrôle à la caisse, on ressortait en prenant l'escalier au lieu de prendre le plateau, pour se rabattre sur la cantine des PTT. »* Enfin, les services du SGAC hébergés square Max Hymans de 1968 à 1972 fréquentent le restaurant d'entreprise d'Air France.



Les personnels du SMFA avaient le choix entre la cantine de la météo, à Trappes, et celle de la base aérienne 272, à Saint-Cyr-l'Ecole, dont l'accès nécessitait un laissez-passer.

Sommaire

Bonneuil 1957. Paul Moroni, secrétaire général, pose la première pierre d'un bâtiment des Castors. On peut présumer que des personnels du SGACC, probablement de l'EMBA, étaient associés au projet de construction. Les Castors, mouvement d'autoconstruction coopérative né après la seconde guerre mondiale, disparut, tout au moins dans le domaine du logement collectif, avec la politique des grands ensembles.

Après la maçonnerie, le réconfort. Dans le baraquement qui accueille la première cantine de l'établissement du matériel des Bases aériennes, Paul Moroni se restaure en compagnie de son prédécesseur, René Lemaire.

Le logement, déjà

Dans le Paris de l'après-guerre, se loger est difficile et onéreux. La natalité augmente, les politiques du logement d'avant-guerre n'ont pas suffisamment pris la mesure de l'exode rural et le blocage quasi continu des loyers a découragé l'investissement privé. Le diagnostic est alarmant : insuffisance et inadaptation de l'offre, mauvais état, vétusté et inconfort du parc existant, logement dans des locaux exigus ou provisoires. L'Aviation civile, constituée pour l'essentiel de classes moyennes et accueillant régulièrement des provinciaux en première affectation, n'échappe pas à ces difficultés.

Jeanne Ambrosini fait l'historique de ces difficultés dans le *Bulletin du SGACC* n° 98 du 15 novembre 1958.

Les intentions affirmées en 1950 par le ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme de réserver aux administrations publiques un contingent de 5 % sur les H.L.M. en construction sont restées lettre morte. Le secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale, avec ses quelque 3 000 agents à Paris et en banlieue, n'a fait l'objet d'aucune attribution à ce titre. Puis un décret du 10 novembre 1954 a prévu que les fonctionnaires pourraient bénéficier, comme les salariés du secteur privé, de réservations dans les constructions en cours, grâce à la contribution patronale de 1 % sur les salaires.

Le MRU a lancé ensuite une vaste enquête dans toutes les Administrations pour recenser les besoins des agents de l'Etat. Les dispositions annoncées en 1950 sont remplacées par celles de l'article 200 du Code de l'urbanisme et de l'habitation : l'Etat pourra passer avec les organismes d'habitation à loyer modéré des conventions permettant de réserver aux fonctionnaires et agents de l'Etat, dans leurs immeubles locatifs, jusqu'à 20 % des logements.

Le SGACC va ainsi obtenir que la préfecture de la Seine lui attribue un contingent particulier pour la région parisienne. Il met en place une commission consultative des logements : elle se prononce sur l'attribution de 12 logements en 1957 et de 26 pour les dix premiers mois de 1958. Mais la mise à jour du recensement initial, lancée en 1957 dans toutes les directions du secrétariat général, fait apparaître un nombre encore trop important d'agents logés dans des conditions d'insalubrité et d'inconfort insoupçonnées… auxquels viennent s'ajouter en septembre et octobre 1958 une centaine d'agents provenant de l'ex-direction de l'Aéronautique civile de Tunisie. La plupart ont dû laisser leur famille là-bas et habitent en attendant à l'hôtel, d'où ils déménagent fréquemment, les hôteliers ne voulant pas être obligés de leur consentir une location mensuelle ; et tout leur traitement y passe.

Pour faire face à des besoins que les attributions préfectorales ne pourront pas satisfaire, la direction des Bases aériennes étudie en 1956 le lancement d'un programme HLM de 200 logements à Athis-Mons. Une centaine devrait être prête dès le début de 1959, qui pourra bénéficier en particulier aux personnels d'Orly. Enfin, le bureau des œuvres sociales a pour objectif d'essayer de trouver des solutions pour les personnels dont le logement est très éloigné de leur lieu de travail.

En conclusion, Jeanne Ambrosini invite les personnels qui souhaitent accéder à la propriété à se rapprocher de l'Association nationale pour le logement des personnels de l'aviation civile (ANLPAC) [1].

Mais au début des années soixante, les difficultés à se loger prennent une ampleur nouvelle avec l'arrivée des rapatriés d'Algérie.

1. Cette association, dont Bernard Chancel, ITNA, est le secrétaire général, s'est constituée en 1958, à l'initiative d'agents du SGACC mal logés, voire sans logis et vivant en chambre d'hôtel ou en meublé. En 8 mois elle enregistre 233 demandes dont 84 trouveront une solution… ce qui est à la fois peu en pourcentage mais beaucoup en terme d'énergie dépensée. Dès 1960, l'association facilite l'accession à la propriété d'une trentaine de foyers, met en place un service d'échange d'appartements et travaille au relogement des futurs retraités. En décembre 1961, elle décide d'étendre sa compétence à l'ensemble des agents du ministère.

Sommaire

Les avions du Bourget

A l'été 1962 les DC-3 et le DC-4 du groupement aérien ont effectué le rapatriement de Français qui quittaient l'Algérie. Nous partions de Lyon et de Marseille très tôt, vers 3-4 heures du matin. On allait sur Alger, Oran, Bône, Constantine… Nous faisions des allers-retours dans la journée. On partait à vide, on remplissait avec les gens qui étaient là en paquets dans les aérogares, par terre, avec leurs bagages. On les déposait à Marseille ou à Lyon. On rapatriait tout le monde, pas seulement les gens de l'Aviation civile.

André Servais, pilote du groupement aérien du SGAC. Témoignage d'octobre 2010.

Les baraquements de l'EMBA à Bonneuil accueillirent des rapatriés d'Algérie. Ici, la première cantine du site.

1962, l'Algérie

L'ordonnance n° 62-611 du 30 mai 1962 relative à la situation des fonctionnaires des cadres de l'Etat en service en Algérie met en place des dispositions particulières et notamment un congé spécial avec maintien de rémunération. Le SGAC constitue à la même date un comité d'accueil et d'entraide à l'intention des personnels de l'Aviation civile et de leurs familles rapatriés d'Algérie. Il est présidé par Pierre Vasseur, inspecteur général.

Le comité se réunit pour la première fois le 4 juin. Dans l'immédiat, pas d'alarme, les familles qui refluent d'Algérie sont en général celles qui disposent d'un logement ou qui peuvent être hébergées en métropole ; elles anticipent simplement leurs congés en attendant que le calme revienne. 1 400 personnels du SGAC travaillent alors en Algérie et au Sahara, dont potentiellement 1 100 à rapatrier avec leurs familles. L'Aviation civile peut mettre à leur disposition une trentaine de logements sans mobilier sur des aérodromes et autres installations de métropole : elle est également en mesure de les accueillir dans quelques casemates au Fort de Saint-Cyr et dans les centres du service de la Formation aéronautique. Il est par ailleurs envisagé de faire appel à la solidarité des agents du SGAC et d'attribuer des secours par les régies.

Le 20 juin, une nouvelle réunion du comité révèle que 40 % des agents sont prêts à rester en Algérie et à travailler à l'OGSA[1] si leur sécurité est assurée. Jeanne Wassner, assistante sociale rentrée d'Alger, évalue à 1 000 les personnes rapatriées par les soins du SGAC. Une instruction des Finances autorise alors des avances sur traitement et le versement de frais divers aux personnels. Les DC-3 et DC-4 du SGAC poursuivent leurs navettes. Fin juin, 320 familles de 3 à 4 personnes ont été rapatriées. L'Algérie accède à l'indépendance le 1er juillet 1962.

Jeanne Wassner prend en charge ses collègues rapatriés. Le secrétaire de l'ANLPAC, Henri Boussuges, s'adresse en octobre 1962 aux fonctionnaires et assimilés d'Algérie qui réintègrent la métropole, à la fois pour les assurer de son soutien et leur dire que la crise du logement atteint son paroxysme en région parisienne : ils doivent être prêts à accepter des solutions provisoires et ne pas espérer être logés dans Paris intra-muros. Le nombre d'agents de l'Etat susceptibles de rentrer se monte alors à 56 000.

Le SGAC propose effectivement d'accueillir à Bonneuil, dans deux baraquements de l'établissement du matériel des Bases aériennes, des agents célibataires ; mais des ménages en détresse pourront être acceptés. De même au Guyard, pour la direction de la région aéronautique Nord. Mais le provisoire dure, car le logement est gratuit, si bien qu'en 1966, Paul Moroni doit intervenir pour instituer une redevance raisonnable.

Le préfet de Paris prescrit en avril 1970 un recensement des besoins en logement des fonctionnaires de l'Etat. Au sein du SGAC, seuls 41 agents se manifestent… la situation paraît s'être nettement améliorée. 20 logements seront attribués par le préfet début 1971, mais avec des loyers qui s'avèrent dissuasifs.

1. Organisation de gestion et de sécurité aéronautique de l'Algérie et du Sahara, créée le 21 février 1962.

Sommaire

La cité de l'Air

Après-guerre, avec le développement d'Orly où étaient installés le centre de contrôle régional et l'ENAC, il était nécessaire de loger à proximité des personnels de l'aviation. L'Etat était propriétaire d'une réserve foncière, au sud de l'aérodrome, sur la commune d'Athis-Mons. En collaboration entre le SGACC et Air France fut bâti un ensemble de maisons environnées d'espaces verts et arborés, si bien que certains pensaient que la cité avait été construite par et pour les Américains à la Libération. Il n'en est rien !

Les architectes, choisis par les autorités françaises, étaient MM. Rubio de Teran et Margolies. 180 pavillons furent construits en 1948 et 1949, dont 107 par Air France et 73 par l'Etat, destinés à leurs agents. En 1950 le ministère des Transports remit en dotation à l'Aéroport de Paris certains pavillons ainsi que des terrains à bâtir. Des programmes successifs porteront le nombre total des logements à 251 puis à 296. Un stade fut construit dans les années 1970. L'ensemble pavillonnaire prit alors le nom de cité provisoire du personnel ; elle devint par la suite la cité de l'Air.

La cité hébergeait à la fois des techniciens et des navigants, vivant en parfaite harmonie. Il existait un esprit aéronautique où chacun savait qu'il pouvait compter sur l'autre dans le cadre de son boulot.

Je me souviens d'une anecdote qui m'a été contée dans le temps : un Armagnac faisant son point fixe en vue du décollage laissait entendre le dysfonctionnement d'un moteur. Le technicien résidant à la cité fut réveillé par les pétarades ; sans attendre "l'estafette" (un agent d'Air France qui serait venu le réveiller pour régler le problème, car le téléphone n'était pas encore installé), notre technicien se leva et se rendit sur place, au bloc, pour rectifier la carburation et faire une nouvelle mise au point. L'avion repartit avec seulement trois heures de retard. L'esprit de la ligne était encore là !

Toutes les rues de la cité portent les noms prestigieux d'aviateurs et pionniers de l'aviation, à l'exception d'une seule, dédiée à Henri Gourmelin, ingénieur au ministère de l'Air, héros de la Résistance, torturé puis tué par les nazis pour n'avoir pas parlé et livré le réseau auquel il appartenait.

Au début des années soixante, la voirie de la cité de l'Air fut cédée pour un franc symbolique à la ville d'Athis-Mons, qui devait assurer l'entretien des rues. La cité de l'Air fête chaque année la Saint-Jean et accueille à cette occasion de très nombreux habitants d'Athis-Mons.

Adrien Grandcoing, président de l'Association des résidents de la cité de l'Air, octobre 2011.

La cité de l'Air d'Athis-Mons au début des années 1990. Les barres obliques constituent la partie DGAC. Au dessous, le CRNA Nord et, à droite, bordé d'une rangée de peupliers, le bâtiment du SIA.

Tu ou vous ?

Dans les années 1980, au SFACT, ce n'était pas l'appartenance à tel ou tel corps qui déterminait les relations entre les personnels. Le directeur s'adressait à ceux qu'il pensait être en mesure de le renseigner, peu importait le grade. Je pense de toute façon qu'en administration centrale, le poids hiérarchique est moins fort qu'en service extérieur, j'en ai fait l'expérience au STBA. Il est vrai que les Ponts et Chaussées et l'Aviation civile n'ont pas la même histoire, ni la même culture.

La proximité avec les dirigeants du SFACT n'empêchait pas le respect, bien au contraire. De toute façon, les administratifs s'entendaient assez bien avec les techniques. Mais l'on se tutoyait beaucoup moins qu'aujourd'hui, c'est venu bien plus tard. Les seuls à le faire de façon systématique, c'étaient les polytechniciens, parfois ostensiblement, pour bien montrer qu'ils en étaient. Pour les autres corps, c'est venu après et d'ailleurs le tutoiement n'était pas immédiat. Maintenant, ça s'est généralisé, mais cela ne signifie pas qu'il y ait davantage de chaleur entre les gens. C'est un code, c'est lié à l'époque.

Jean-Michel Goyat, témoignage recueilli en juillet 2012.

Mœurs

Les générations entrées à l'Aviation civile après 1990 seraient étonnées si elles pouvaient parcourir quelques instants les couloirs de l'immeuble de Montparnasse. Les hommes étaient en costume et cravate, à part ceux dont le métier imposait le bleu de travail. Annie Vandeweghe : *« Tout le monde était soigné. Les dames en général avaient des belles tenues. Les messieurs étaient en cravate ou en nœud pap. On se donnait les bonnes adresses pour les vêtements, mais aussi pour les tissus : rue d'Alésia, Montparnasse, rue de Rennes, marché Saint-Pierre. Pour la parfumerie, c'était l'Opéra, avec ses magasins* Duty free. *Je me souviens de la réflexion faite en 1985, à la DNA, par son supérieur à un ingénieur venu au bureau en bermuda :* "Un IAC a les moyens d'avoir un pantalon long. »

La bise systématique, censée démontrer l'affection que l'on porterait à des armées de collègues, voire démontrer la disparition de la distance hiérarchique, n'avait pas encore remplacé la poignée de mains. Et le tutoiement, de plus en plus généralisé aujourd'hui, se pratiquait avec parcimonie, y compris entre membres du même corps. Annie Vandeweghe poursuit : *« J'ai toujours vouvoyé les personnes. Encore aujourd'hui, j'ai tendance à le faire. Et quand j'écris les messages, je vouvoie. C'est une marque de respect, j'ai été éduquée comme ça. »*

Autre signe d'une familiarité beaucoup plus restreinte, on appelait la plupart des collègues par leur nom, pas par leur prénom. Dans les revues professionnelles, le prénom, lorsqu'il apparaît, vient après le nom, parfois entre parenthèses. Et dans les souvenirs d'Afrique recueillis par l'ANAFACEM, le témoin désigne ses compagnons d'affectation, d'éloignement et de solitude par leur seul patronyme ; il ne se souvient pas de leur prénom, voire ne l'a jamais su. Et quand il le donne, c'est en ajoutant parfois qu'on l'appelait Jacques mais qu'il se prénommait Marcel. L'historien qui consulte les annuaires a parfois du mal à s'y retrouver…

Sommaire

1967. Paul Moroni, Georges Meunier, André Viaut, une personne non identifiée et Maurice Bellonte.

Fin des années 1960. Pierre Marty à gauche, Jacques Boitreaud et Léonce Lansalot-Basou à droite.

1967. Jacques Le Borgne et Joseph Grenier à gauche, Pierre Colle et Bernard Palayret à droite.

Visages d'antan

Sauf parfois pour les métiers techniques, il est difficile de mettre la main sur la photo d'un fonctionnaire au travail. Formulée ainsi, l'affirmation a l'air d'une boutade : il n'en est rien. Les appareils photos, argentiques à l'époque, ne sont pas rares, mais l'on prend rarement des clichés de ses collègues derrière leur machine à écrire, leur table à dessin ou leur bureau Empire.

A Montparnasse, à la Convention, le fonctionnaire est le plus souvent fixé pour la postérité le verre à la main, en compagnie de collègues, à l'occasion de départs définitifs ou de mutations, dans une attitude d'abord figée, puis plus décontractée lorsque la soirée avance.

De même pour les photos officielles, souvent prises par les photographes du service technique des Bases aériennes qui loge à la Convention : les chefs de service de l'ancien temps, dont on reconnaît encore les visages, et leurs collaborateurs, au nom aujourd'hui oublié, ont traversé les années grâce aux images éternisées lors des départs en retraite et des remises de médailles.

Si la haute silhouette de Max Hymans n'apparaît que sur des photos prises après son départ pour Air France en 1948, et si la photothèque du STAC ne conserve pas de photo de son successeur Fernand Hederer, en revanche René Lemaire, Paul Moroni, Jacques Boitreaud et Maurice Grimaud sont très présents.

Mais l'on découvre aussi, dans les rouleaux de pellicules conservés à Bonneuil, saisis par l'objectif en l'hôtel de Roquelaure ou à la cafétéria de la Convention, écoutant sagement des panégyriques convenus tout en lorgnant sur le buffet voisin, Maurice Bellonte, pionnier dont s'est enorgueilli le BEA, Joseph Grenier, dernier chef du SNA, Marcel Pascal, de l'inspection générale, Léonce Lansalot-Basou, DNA resté dans les mémoires, Joseph Roos, des Bases aériennes, Jean Poirier, du SFA et bien sûr les hautes silhouettes d'Adrien Mazerolles, du *grand Georges* (Meunier) et de Bernard Palayret, sans oublier les météos André Viaut et Jean Bessemoulin.

Participent également aux libations bien d'autres personnages dont le nom et le visage s'effacent peu à peu dans la mémoire de ceux qui les ont connus et dont les portraits, faute d'avoir été légendés en temps utile, ne pourront plus être accrochés à leur place dans la galerie des ancêtres.

Fort heureusement, à partir de 1984, la revue professionnelle, alors baptisée *SPG Info*, initie des rubriques métiers qui mettent l'accent sur des aspects très divers de la gestion. Grâce à ces reportages, la mémoire de la DGAC conserve le descriptif de fonctions d'exécution et d'encadrement intermédiaire aujourd'hui disparues ou profondément modifiées ; elle garde intacts les visages de celles et de ceux qui les animaient, éclairage dont leurs prédécesseurs des quatre premières décennies d'après-guerre n'avaient pas eu l'honneur.

Au milieu des années 1990, avec la volonté de la revue *Aviation civile* de se tourner vers l'extérieur, les rubriques métiers prendront un tour moins personnel. Elles privilégient désormais les domaines les plus stratégiques - contrôle, aéroports, pilotage - et ne s'intéressent plus à la vie même de la DGAC et de ses agents que pour mettre en valeur la modernité dont l'institution entend faire preuve.

Fin des années 1960, hôtel de Roquelaure, 246, boulevard Saint-Germain. Remise de la cravate de commandeur de la Légion d'honneur à Henri Mazen. De gauche à droite, au premier plan Jean Lévêque, Georges Meunier et Henri Mazen ; au second plan Pierre-Donatien Cot, Jacques Villiers, Pierre Marty et Jacques Le Borgne.

Sommaire

1990. Départ d'Abel Grand, chef du bureau des immatriculations. Autour du partant, également poète et musicien, de gauche à droite Claire Gambourg, qui lui succède, Jean-Jacques Bretaud, Josiane Fidel, Françoise Gulde (en blanc), Daniel Lelu au fond, Josiane Taisne (derrière M. Grand), Renée Ehrard, Nelly Cario, Guy Pichot de Champfleury et Jacqueline Pelegry à droite.

Le temps du départ

Lorsqu'est venu le moment, attendu ou craint, souvent les deux, certains s'en vont dans la discrétion tandis que d'autres, grands ou petits, mettent au point leur enterrement administratif avec discours hiérarchique et buffet. Les collègues - c'est bien le moins - font une collecte, achètent des cadeaux, organisent parfois des animations. C'est l'heure où l'on découvre les qualités irremplaçables de l'être exceptionnel qui disparaît et dont on se demande comment le service va pouvoir se passer. Plume alerte, Georges Coron[1] évoque avec humour et lucidité son départ du STNA au début des années 1980 :

« Un ultime toast a enfin raison de la chaleureuse insistance du dernier carré d'amis et de collègues, de celle de Monnier, notre directeur, qui m'a fait l'amitié d'être parmi nous. Le pot de départ a vécu, scellant définitivement plus de trente années de contrôles et essais en vol au sein de l'Aviation civile.

1987, service administratif de la Météorologie, Boulogne. Départ de Janine Chambaret et de Henri Abric.

Entre le gros au cœur et les banalités d'usage où, comme chacun le sait, sont dévoilées tant de nos vertus devant un auditoire au charitable consensus, j'ai particulièrement retenu que j'étais le type parfait de "l'opérationnel". Froide image tirée de cet arsenal technique, informatique, logique ; l'automate a terminé son programme. Fin. La résonance humaine qui bien plus m'importe n'étant pas quantifiable, je laisse à mes amis le soin de compléter le profil... suivant leur humeur et leur amitié.

La tradition des pots, ici comme ailleurs, part d'un bon sentiment, mais dans l'Administration, c'est le cliché de l'auberge espagnole. On y trouve ce qu'on y apporte, depuis le décorum jusqu'au contenu et au contenant.

Heureusement, grâce aux reines d'un jour que sont nos secrétaires, une note festive marque la cérémonie. Tout est paré, avenant, le petit cadeau bien ficelé, la bise en prime. Une pensée aussi pour mon épouse qui dans l'ombre a tout préparé.

Tout est terminé, chacun s'égaie... Seul dans ma voiture, je fais, avant de quitter la base[2], un dernier tour des parkings désertés. Les portes se referment sur les deux Nord 262 laboratoires coincés au fond du hangar, dominant de leur voilure de canard un foisonnement d'ailes, d'hélices de monomoteurs d'entraînement. Toute proche, la Caravelle F-BJTI, bardée d'antennes, fleuron du SGAC, orgueil des équipages, sommeille sur un coin de parking privilégié. »

Georges Coron

1. *Escales de notre temps ou l'aventure du contrôle en vol*, imprimerie Guy Cuménal, Bordeaux, 1986.
2. Le centre de formation aéronautique de Melun-Villaroche.

Sommaire

L'action sociale, administrative ou associative ?

Extrait de *Trait d'Union*, journal du secrétariat d'Etat à l'Aviation, novembre 1942.

Le mouvement associatif s'affirme après 1945 comme l'une des composantes essentielles de la vie sociale, culturelle et sportive françaises. Dans l'Administration, qui ne connaît pas les comités d'entreprise, les services sociaux vont s'appuyer sur les personnels regroupés en associations et bénéficier ainsi de leur motivation et de leur bénévolat dans la gestion d'activités para-professionnelles dont le champ ne peut d'ailleurs être délimité de façon précise.

Si dans l'Administration chargée de l'aviation, l'action sociale remonte à l'avant-guerre, le vocable recouvre un domaine moins étendu qu'aujourd'hui : activités sportives et culturelles n'en font pas partie ; la propagande aéronautique, en revanche, figure parmi ses objectifs.

Avant-guerre

La Fondation des œuvres sociales de l'Air (FOSA), née en 1936, avait pour but de :

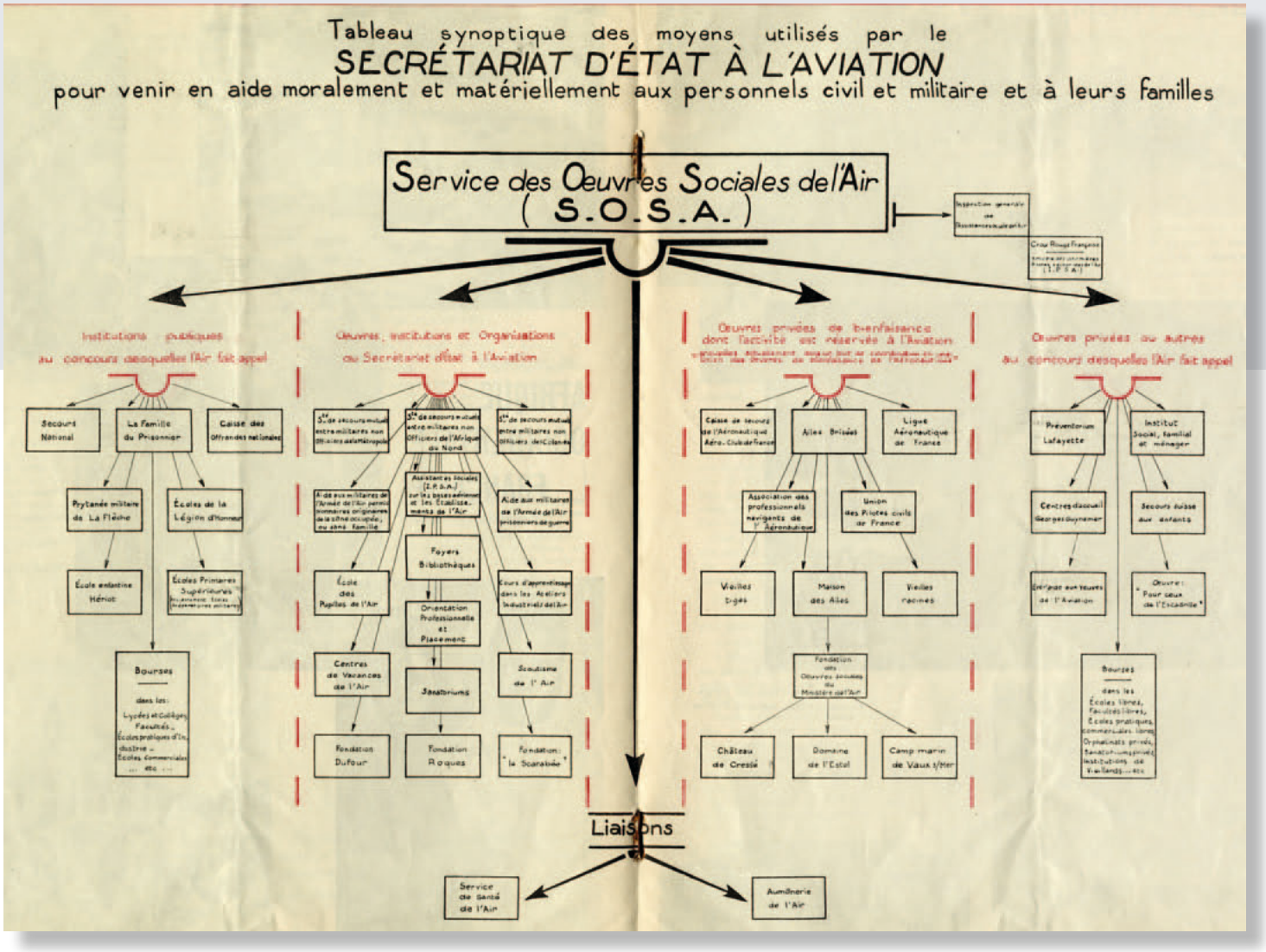
- *« porter assistance sous toutes ses formes aux personnels militaires et civils appartenant à l'Aéronautique et relevant de l'armée de l'Air, de la délégation ministérielle à l'Armement et de l'Aviation civile, à leurs familles et à leurs ayants-droit, notamment lorsque ces personnels ont été victimes de leur dévouement à l'aviation ;*
- *compléter l'action des organismes d'entraide officiels ;*
- *développer la propagande en faveur de l'aéronautique, notamment auprès des jeunes. »*

Elle organisait en particulier *« des colonies de vacances réservées aux orphelins de l'Air et aux enfants du petit personnel civil et militaire de l'Air*[2]*»*, notamment au château de Cressé et à Vaux-sur-Mer, près de Royan, en Charente-Maritime.

La FOSA existe toujours après-guerre[3]. Elle organise des meetings et affecte leur produit à des interventions sociales en faveur des personnels de l'Aviation militaire et civile. Le SGAC présente régulièrement des dossiers (9 secours attribués en 1971 et 11 Noëls des anciens) ; mais l'action de la FOSA est peu connue des personnels de l'Aviation civile, notamment en province. Elle

1. L'Administration se verra parfois reprocher d'avoir poussé à la création d'associations pour contourner les rigidités de la comptabilité publique ; ainsi une circulaire du 15 janvier 1988 relative aux rapports entre l'Etat et les associations bénéficiaires de financements publics, signée du Premier ministre Jacques Chirac, s'élevait contre les associations para-administratives.
2. *L'Air*, 1er novembre 1937.
3. Toujours active en 2012, elle entretient des liens avec la DGAC.

Sommaire



peut admettre des enfants dans ses deux établissements d'enseignement, l'école des pupilles de l'Air de Grenoble (garçons) et l'institution de jeunes filles de la Maison des ailes d'Echoubloulains, en Seine-et Marne.

Vichy

C'est certainement le gouvernement de Vichy qui a donné le plus d'importance symbolique aux œuvres sociales dans l'aviation, puisque le service des œuvres sociales de l'Air est institué en véritable service extérieur le 12 mars 1941, par décret du chef de l'Etat français. C'est à la fois dans la logique de la politique de la famille décidée par le régime et dans la nécessité de l'époque, touchée par la guerre. Les premières mesures, annoncées dans une rubrique de *Trait d'Union* intitulée « Le secrétariat d'Etat à l'Aviation et la famille », sont les suivantes :

- application du code de la famille aux personnels civils et militaires ;
- envoi d'enfants en Suisse, en Tunisie, au préventorium de l'Aéro-club de France à Chavagnac-La Fayette (Haute-Loire), placement de jeunes filles dans des centres d'éducation familiale. Ces mesures donnent lieu à défraiement, bourses ou demi-bourses pour les familles concernées ;
- placement de 1 000 mécaniciens dans les ateliers industriels de l'Air pour suivre un cours de complément d'apprentissage pendant six mois avec salaire et facilités d'hébergement ;
- reprise de la construction de logements pour les sous-officiers en métropole et outre-mer, notamment en Afrique du Nord et en AOF ;
- mise en place dans toutes les bases aériennes de deux assistantes sociales de la Croix-Rouge française appartenant à l'Amicale des infirmières pilotes de l'air, et d'assistantes visiteuses qui s'occupent du personnel stationné sur les bases.

Sommaire

Couverture du n° 268 d'*Aviation civile*, septembre 1994, dossier « Le social au milieu de gué ». Dessin de Philippe Meyrier.

L'action sociale après-guerre

Elle se met en place dès 1945, presque clandestinement, au sein du service des Sports aériens, encore rattaché au ministère de l'Air. Le premier comité des œuvres sociales est créé sous forme associative en 1946 à l'initiative de Julien Pottier, secondé de Suzanne Larguier.

Dans les premiers temps le comité distribue des secours d'urgence, consent des prêts d'honneur, mais apporte aussi une assistance morale. Il organise dès 1946 un Arbre de Noël sur le terrain d'Issy-les-Moulineaux et envoie un colis aux orphelins des déportés résidant en province. L'Arbre de Noël aura lieu par la suite à l'Aéro-club de France.

Les secours, en argent les premiers temps, sont vite remplacés par des secours en nature. Le SGACC comporte après-guerre de nombreuses implantations outre-mer et entreprend l'acquisition de matériels pour l'ameublement et la popote des postes isolés ; le chef du service social effectue en 1947 une tournée de distribution d'un premier contingent de matériel et de ravitaillement dans les postes d'Afrique.

En mai 1949 est institué au SGACC un comité central des œuvres sociales appelé à se prononcer sur les principales questions intéressant les services sociaux tant en métropole que dans les territoires d'outre-mer. Une commission des secours attribue des subsides sur proposition des assistantes sociales après enquête préalable. Les secours sont alloués uniquement dans des circonstances qui désorganisent un budget familial, telles que maladie ou décès. Un délégué de chaque centrale syndicale siège au sein de cette commission, qui se réunit mensuellement. Enfin, le bureau des œuvres sociales octroie périodiquement des prêts à l'amélioration de l'habitat. Une politique de déconcentration des secours est amorcée en 1969, avec la constitution de commissions locales.

1959, le COSPAC

Dans le *Bulletin* n° 101 du 15 juin 1959, Julien Pottier, qui préside toujours le comité des œuvres sociales devenu celui du service de la Formation aéronautique et des Sports aériens (SFASA), propose la création d'une grande association privée de l'Aviation civile qui grouperait en son sein les activités sociales, culturelles, aéronautiques et sportives et dans laquelle les associations existantes trouveraient leur place.

Dès le mois d'octobre, une réunion des différents services décide la création d'un comité des œuvres sociales du personnel du S*GAC* (COSPAC) dont les statuts sont mis au point dès novembre. Pierre Colle, représentant de la DNA au comité, insiste dans le *Bulletin* n° 103 du 15 janvier 1960[1] sur la nécessité de bien distinguer le comité, de forme associative, et le service des œuvres sociales, entité administrative ; leur activité sera bien sûr complémentaire.

L'adhésion, au prix de 3 NF[2], est proposée aux personnels en 1960. Le COSPAC, dont la présidence échoit naturellement à M. Pottier, a pour but *« de venir en aide à l'ensemble des personnels de l'Aviation civile adhérents à l'occasion des difficultés matérielles et morales rencontrées. »* Ses moyens d'action sont, outre les cotisations et les subventions, *« l'organisation de manifestations récréatives, tombolas et tous autres moyens de propagande. »*

En décembre 1962, le président fait part de sa déception : les adhérents du COSPAC, au nombre de 400 en 1960, époque où le comité des œuvres sociales était propre au SFASA, ne sont aujourd'hui que de 1 600. Il espérait vraisemblablement un raz-de-marée… En 1964, tous les services et directions du SGAC ont pourtant rejoint le comité, sauf la Météorologie nationale et la région aéronautique Sud-Ouest ; en 1965, les sections du comité sont au nombre de 25, pour environ 2 100 adhérents ; celle de Marseille-Marignane est particulièrement active. Les prestations se sont diversifiées : prêts sans intérêt, secours d'urgence, aide au placement d'enfants en séjours de neige, prêts à la construction et à l'amélioration de l'habitat, visites, exposition artistique, réductions pour les spectacles, bibliothèque, section philatélique, bals de la Sainte-Catherine, fête de Noël, Nuit de l'Aviation civile.

1. Pierre Colle ne fait ici aucune mention du premier comité central des œuvres sociales créé en 1949.
2. Le nouveau franc, décidé en Conseil des ministres le 27 décembre 1958, est mis en circulation le 1er janvier 1960.

Sommaire

L'amitié plus que l'argent

De toutes les formes d'assistance qui peuvent être apportées lorsque le malheur frappe, c'est sans aucun doute l'assistance pécuniaire qui exige le plus de délicatesse et de mesure. Il ne faut absolument pas qu'elle revête, pour si peu que ce soit, l'aspect d'un acte de charité, proche de l'aumône, ou d'un secours mesuré, parfois à répétition conditionnée. Au contraire, ce doit être une aide pécuniaire, certes, mais, avant tout, la marque d'une assistance quasi amicale qui aide à franchir le mauvais cap.

André Perraud, chef du bureau des œuvres sociales, 15 décembre 1962.

Janvier 1984, Arbre de Noël et fête des rois. Jean Tournadre, président du COSPAC et André Deluègue, secrétaire général.

Le COSPAC devient en 1985 le COSPACEM pour tenir compte de la séparation de la DGAC et de la DMN - elle date de 1976 - et souligner ainsi qu'il continue à intervenir au profit des deux populations. Il connaît entre 1989 et 1992 une période délicate, marquée par l'annulation d'un voyage au Canada en raison des malversations d'un voyagiste. En 1992, lorsque Jean Coby succède à Jean Tournadre à la présidence, le COSPACEM compte 3 500 adhérents ; c'est alors la plus importante association de l'Aviation civile. Mais le nouveau président estime que l'association manque cruellement de ressources : les cotisations sont trop faibles et les Arbres de Noël, entre jouets et spectacles, absorbent presque tout. L'aide directe de l'Administration est assez modeste ; le COSPACEM bénéficie tout de même du prêt de locaux et de la mise à disposition de quatre permanents.

1969, l'ASDAC

La *Note mensuelle d'information DPAG* n° 13 de mai 1969 rappelle que l'action sociale relève à la fois de l'Administration et d'associations ; elle annonce la mise en place prochaine d'un organisme qui réunirait les deux entités et y associerait les syndicats.

Soirée au CCR nord, 1976. A droite Albert Dagnaud, membre très actif du COSPAC, au centre François Chapusot.

C'est effectivement le cas avec la création le 30 mai 1969 de l'Action sociale de l'aviation civile (ASDAC) dont la particularité est de réunir représentants de l'Administration et représentants d'associations, de mutuelles et d'organisations syndicales. Elle est présidée par Marc Pouyanne, issu du comité d'entraide de la région Sud-Ouest. Elle se voit confier dès juillet la gestion des centres de vacances d'Amphion et de Parentis.

En 1986 l'ASDAC devenue ASDACEM cherche à étendre ses moyens d'action par la recherche de correspondants locaux, pour mieux faire connaître ce qu'elle propose, encourager la participation de personnels à l'encadrement des centres de vacances et rechercher de nouvelles activités.

1990, les comités d'action sociale

L'organisation des activités sociales change profondément au début des années 1990, avec la mise en place d'un système de cogestion de la politique et des moyens de l'action sociale, fondé sur un comité central d'action sociale (CCAS) assisté de commissions spécialisées et de comités locaux d'action sociale (CLAS). Au comité central, où les représentants du personnel sont majoritaires, l'administration dispose de 5 sièges, les syndicats de 11 et les associations et mutuelles de 3.

Les commissions spécialisées du CCAS couvrent le champ traditionnel de l'action sociale : aide au logement, restauration, cadre de vie, vie associative, retraités, animation et coordination.

Henri Fergeau, secrétaire national CGT/FO devient le premier président du CCAS. Jean-Marc Montanard, du SPAC/CFDT, lui succède en juillet 1991, lui-même remplacé par Bob Richou en 1993.

Côté associations, Jean Coby, président du COSPACEM, est devenu également président de l'ASDACEM ; il peut ainsi œuvrer à leur fusion. Elle intervient en 1997, avec la création de l'Association pour la réalisation des actions et des missions sociales, ARAMIS.

Sommaire

Thierry Thibault

Les racines d'ARAMIS

Thierry Thibault a servi au bureau des affaires médicales et sociales de la DGAC, comme adjoint de 1979 à 1984 puis comme chef de 1986 à 1988. En 2007, pour le dixième anniversaire d'ARAMIS, il a rédigé à la demande d'Henri Conan, alors président de l'association, une remarquable synthèse de l'histoire structurelle de l'action sociale au sein de l'Aviation civile.

« ARAMIS a dix ans et, pour une association, c'est déjà largement plus que l'âge de raison ; elle a son passé propre, elle a aussi le passé qu'elle a hérité de ses racines associatives, car ARAMIS n'a pas été créée ex-nihilo, mais par le regroupement-fusion de deux entités associatives très différentes, toutes deux déjà avec un assez long parcours au moment de la fusion : le COSPACEM et l'ASDACEM.

COSPACEM-ASDACEM, ou la complémentarité par l'opposition. Car c'est peu dire que de constater que tout ou presque séparait les deux organismes.

Le COSPACEM[1] était une association de personnels fondée sur la philosophie du regroupement d'adhérents cotisants, gérant en direct des activités sociales extrêmement diverses sur les différents sites de l'Aviation civile et de la Météorologie. A l'écart des mutuelles ou des organisations syndicales, le COSPACEM souhaitait garder une certaine distance également vis-à-vis de l'Administration, tout en acceptant d'être soutenue par elle : utilisation de locaux, légère aide financière directe, mise à disposition d'une - toute petite ! - équipe de permanents. Les instances dirigeantes, comprenant notamment un conseil d'administration et un bureau étaient classiquement élues par l'ensemble des adhérents. Les présidents Marty, Tournadre, le vice-président Deluègue en furent au plan national des figures marquantes.

Les activités les plus "universelles" du COSPACEM étaient ses organisations d'Arbres de Noël, sans qu'il en ait l'exclusivité sur les différents sites, ses voyages et ses prêts individuels et, localement, toute la palette des activités d'entraide et d'activités culturelles et festives. En 1973 le président Marty caractérisait par les mots *entraide et évasion* la philosophie associative du COSPACEM, qui comptait plusieurs milliers d'adhérents et dont les "délégations" bien ancrées dans la vie locale, notamment sur les sites aéroportuaires, Marseille et Bordeaux notamment[2], et les grands sites spécifiquement "DGAC" comme celui d'Athis-Mons, disposaient souvent de fait d'une assez large autonomie malgré l'unité juridique structurelle du COSPACEM.

Mais le COSPACEM était resté dans l'ensemble, depuis l'après-guerre, hors des activités nationales de gestion lourde de l'action sociale (centres de vacances pour enfants ou adultes, restauration collective des grands sites).

De ce fait, après quelques expériences tentées dans des voies différentes, de la gestion en direct à la gestion mutualiste, l'Administration du SGAC initia en 1969 la création d'une association de gestion d'activités sociales à caractère national : centres de vacances pour enfants, puis système de billetterie à tarif réduit sur les lignes d'Air Inter. Progressivement cette association, l'ASDACEM, se vit confier d'autres activités de relais de l'action sociale de l'Administration comme, en 1981, la gestion du centre de vacances pour adultes de Montégut, puis des activités de soutien social aux opérations de transfert de services de l'Aviation civile ou de la Météorologie. Une convention encadrait de façon très précise les relations entre l'Administration et l'ASDACEM. A partir de 1979, une équipe de permanents, dont la composition s'étoffa au fil des ans, fut mise à disposition, tant au siège à Paris que sur les sites des centres de vacances.

De par ses origines, l'ASDACEM était essentiellement un outil de gestion, mais avec une ouverture vers les organisations syndicales, les mutuelles et les autres grandes associations nationales telles que l'ANAFACEM et le COSPACEM : leurs représentants, aux côtés de représentants désignés par l'Administration, constituaient l'assemblée générale de l'ASDACEM. Celle-ci élisait classiquement un conseil d'administration dont émergeait ensuite un bureau. Les présidents Pouyanne, Cuillandre et Montel marquèrent les années 1970 et 1980.

Avec la création du comité central d'action sociale (CCAS) au début des années 1990, l'ASDACEM devint naturellement le relais exécutif de la politique sociale nationale impulsée par le CCAS, comme elle l'avait été lorsque cette politique

1. Pour la fluidité de la rédaction les sigles COSPACEM et ASDACEM ont été utilisés sans distinction de chronologie. En fait les deux associations s'intitulaient originellement COSPAC et ASDAC, l'adjonction EM (et de la Météorologie) étant apparue après la "séparation" Aviation civile et Météorologie, soulignant ainsi le maintien de l'unité de l'action sociale, encore bien vivante à ce jour.
2. Certaines de ces délégations étaient d'anciennes associations autonomes, crées dès le début ou le milieu des années cinquante et qui s'étaient fondues juridiquement dans le COSPACEM.

Sommaire

était plus directement pilotée par l'Administration, mais avec des moyens et une capacité d'initiative plus large, notamment pour développer le secteur des voyages et des séjours d'adultes et d'enfants hors les centres traditionnels d'Amphion, de Parentis et de Montégut.

En phase avec le rôle d'animation du CCAS donné désormais aux partenaires sociaux, les présidents de l'ASDACEM furent désormais des syndicalistes : les noms de Bob Richou ou de Florence Soubeyrou, puis de Henri Conan ont ainsi symbolisé le passage de témoin aux organisations syndicales, dans une philosophie d'organisation qui, si elle est juridiquement très différente des comités d'entreprise, s'en rapproche par ses principes.

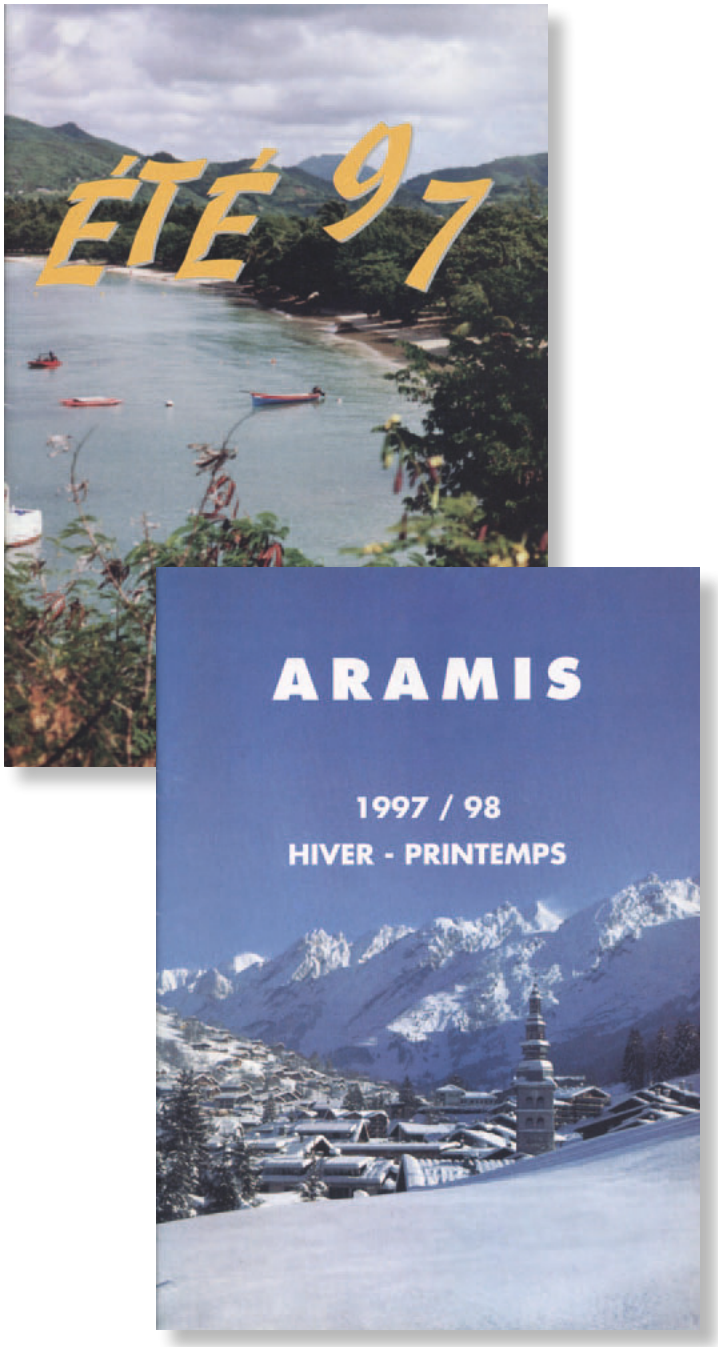
Parmi les présidents du COSPACEM et de l'ASDACEM, il en est un à qui reviennent la responsabilité et le bonheur d'avoir mené à bien la convergence puis la fusion des deux structures aux origines si différentes : c'est Jean Coby.

Après avoir été pendant près de quarante ans l'animateur et l'organisateur du service médical de l'Aviation civile et de la Météorologie, il se consacra au COSPACEM dès son départ en retraite. Convaincu, comme beaucoup des acteurs de l'action sociale, de la nécessité d'unir, pour l'intérêt général, la spontanéité "directe" du COSPACEM et la force de conception, d'organisation et de réalisation de l'ASDACEM, au service d'une politique de grande ampleur orientée par le CCAS, Jean Coby assuma simultanément la présidence du COSPACEM et de l'ASDACEM. Dans la ligne des orientations arrêtées lors des rencontres de l'action sociale du Bourget en 1995, il sut fédérer les énergies et surmonter les réticences, notamment au sein du COSPACEM, pour permettre la naissance d'ARAMIS, au terme d'un long travail de conviction et de définition des nouveaux statuts, du rôle de la nouvelle structure et des responsabilités de son animation.

ARAMIS a su depuis se développer en tirant pleinement partie de ce double "héritage" et s'affirmer pleinement dans son rôle d'acteur associatif national. Au plan local la disparition des délégations du COSPACEM a eu pour conséquence l'éclosion de multiples structures associatives marquant la vitalité de l'initiative locale, dans un contexte de soutien budgétaire beaucoup plus favorable, grâce aux protocoles sociaux triennaux, qu'au cours des années 1960, 1970 et 1980.

Alors, pour toutes ces conséquences directes et indirectes de la naissance d'ARAMIS, merci à ses géniteurs… et longue vie à elle ! ”

Mai 2007.



Sommaire

Les associations en 1987

En 1987, la DGAC entreprend un recensement des associations constituées par ses personnels : elles sont au nombre de 84, d'importance numérique très variable, dont 70 à 75 réellement actives. Ce foisonnement s'explique par la multiplicité des sites, eux-mêmes de taille très diverse. Cela va des 4 adhérents de l'Amicale des agents de la station météo de Saint-Nazaire aux 4 300 adhérents du COSPACEM. 32 associations accueillent des personnels extérieurs, notamment les clubs sportifs, où les personnels DGAC-DMN sont parfois même minoritaires.

42 % des associations recensées sont des clubs à vocation sportive unique ou dominante et 26 % d'entre elles ont une vocation culturelle, encore qu'il s'agisse essentiellement de sorties et d'Arbres de Noël : très peu de bibliothèques, de troupes de théâtre, de ciné-clubs, de clubs photo. Beaucoup des associations culturelles ont aussi une activité sociale, mais le COSPACEM est la seule association socioculturelle d'envergure nationale. Enfin, 25 % ont un but purement social, la principale étant l'ANAFACEM.

L'administration centrale ne dispose pas de secteur associatif propre et ses personnels recourent essentiellement au COSPACEM, à l'ANAFACEM et à l'ASACEM[1], à vocation sportive. La DRAC Nord dispose de 18 associations, la DRAC Sud-Est et la DRAC Sud-Ouest de 10 chacune, la Météorologie de 15. Toutes ou presque reçoivent une aide de l'Administration, dont trois seulement une aide directe, le COSPACEM, l'ANAFACEM et l'ASACEM. L'aide en personnel est très limitée, contrairement à l'assistance matérielle.

Centres de vacances et de repos[2]

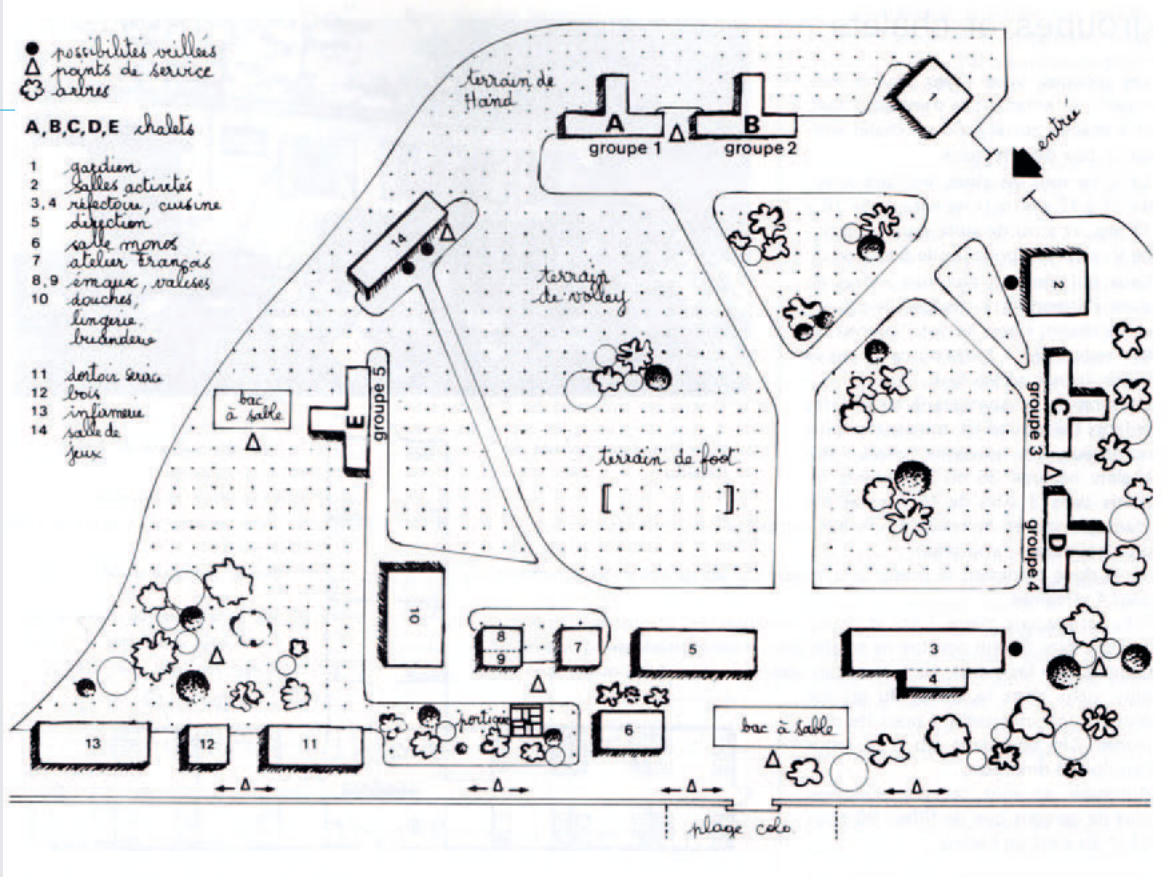
L'Aviation civile installe en 1948 sa première colonie de vacances à Amphion (Haute-Savoie) sur l'emplacement d'une hydrobase créée en 1941. Les installations qui appartiennent à l'Administration et qui étaient destinées aux ouvriers des sociétés de construction aéronautique permettent d'accueillir les colons. Amphion est gérée tout d'abord par l'Administration, puis par la Société mutualiste des personnels civils de l'aviation (SMPCA) et enfin par l'ASDAC[3]. En 1955, les capacités de la colonie s'avèrent insuffisantes et le SGACC envoie également des enfants au centre des œuvres de l'Air de Cressé (Charente-Maritime) et au Moulleau (Gironde).

Les personnels de l'Aviation civile peuvent être admis à la maison de repos de Cressé comme les personnels de l'Aviation militaire. Quant aux orphelins du SGACC, ils concourent dans les mêmes conditions que ceux de l'Air pour l'entrée aux Ecoles des pupilles de Grenoble (garçons) et d'Echouboulains (filles).

Eté 1959, Biscarrosse. Devant l'ancien hôtel des passagers de la base d'hydravions transatlantique des Hourtiquets, un groupe d'enfants du SGACC.

1. Association sportive de l'aviation civile et de la météorologie.
2. Les éléments puisés dans la revue professionnelle de l'Aviation civile ont été enrichis d'informations communiquées par Henri Conan, moteur de l'action sociale à la DGAC, président du CCAS de 1997 à 2000, membre du bureau d'ARAMIS depuis fin 1999 et président d'ARAMIS de 2002 à 2009.
3. Même chose pour les colonies de Biscarrosse puis Parentis.

Sommaire



Plan des installations d'Amphion en octobre 1980.

L'ancienne aérogare des Hourtiquets abrita la colonie de vacances du SGAC de 1960 à 1967.

Après Amphion, Biscarrosse, puis Parentis

En 1959, la colonie d'Amphion accueille 200 enfants par séjour ; les colonies de la mer sont organisées à Ciboure-Socoa (Basses-Pyrénées) et à Santec, près de Roscoff (Finistère), dans des centres relevant du ministère de l'Intérieur et de la Préfecture de Seine-et-Oise. En 1959 toujours, apparaît la perspective de disposer à Biscarrosse (Landes), du 14 juillet au 15 août, de l'hôtel des passagers, implanté sur l'ancienne base transatlantique des Hourtiquets. Il semblerait que le SGAC ait vu là un moyen parmi d'autres de maintenir sa présence sur l'ancienne hydrobase.

La colonie de vacances du SGAC s'installe effectivement à Biscarrosse en 1960, non pas à l'hôtel des passagers mais dans les installations désaffectées de l'ancienne aérogare de l'hydrobase. Jeanne Ambrosini, chef du bureau des œuvres sociales, qui signe régulièrement une rubrique dans le *Bulletin du SGAC*, insiste à propos de Biscarrosse, comme elle l'avait déjà fait précédemment pour les autres centres, sur la nécessité de tenir compte, dans le choix des colonies, de la santé des enfants et du caractère déterminant des avis médicaux préalables. Biscarrosse peut accueillir 120 enfants par séjour.

La colonie de vacances du SGAC se déplace de Biscarrosse sur la commune voisine de Parentis-en-Born en 1968. En effet, l'ancienne base des Hourtiquets est affectée depuis 1963 au ministère de la Défense nationale et désormais incluse dans les limites du champ de tir du centre d'essais des Landes. La solution initialement envisagée de reloger la colonie dans un autre secteur des Hourtiquets n'aboutit pas et son installation à Parentis se fait au terme d'un échange de terrains avec la mairie. Un centre d'initiation à la voile et au cyclotourisme est envisagé.

Les dortoirs d'Amphion sont reconstruits en 1963 et 1965 et le réfectoire-cuisine installé en 1970. Amphion accueille 400 enfants en 1969, contre 215 à Parentis, inauguré en juillet. Le SGAC lance un appel aux agents et à leurs familles pour assurer l'encadrement des enfants et le service dans les deux centres, sans imputation sur les congés annuels ou avec rémunération supplémentaire dans le cas contraire : 180 personnes, toutes activités confondues, sont nécessaires pour faire fonctionner les deux colonies et il est difficile de trouver des personnels de service pour un ou deux mois et des moniteurs étudiants en nombre suffisant, en particulier pour le mois de juillet en raison du calendrier scolaire.

Les avions du SGAC puis de la DGAC ont régulièrement acheminé les colons vers Amphion : dans les années cinquante, les DC-3 du groupement aérien basé au Bourget faisaient la liaison Alger-Marignane et les enfants poursuivaient leur voyage en

Sommaire

Vue aérienne du Bataillet en 1982.

bus ; en 1970, les avions du service de la Formation aéronautique prenaient en charge les colons à Bordeaux, Toulouse, Saint-Yan, Vichy et Marseille.

En 1972, Amphion et Parentis ne peuvent accueillir tous les enfants candidats. L'ASDAC et le SGAC recherchent des solutions d'appoint auprès du ministère de l'Intérieur, qui concerneraient également Noël et Pâques. A l'été 1974, les enfants du SGAC bénéficient de places dans les centres du ministère de l'Intérieur de Chanay (Ain), Orcino (Corse), Château d'Oléron (Charente-Maritime), Hendaye, Salies-de-Béarn et Saint-Jean-Pied-de-Port (Pyrénées-Atlantiques). Amphion s'ouvre aux adolescents en 1981.

En 1979-1980, les colonies d'Amphion et Parentis connaissent une baisse de fréquentation qui débouche sur de nouvelles orientations : répartition des tranches d'âge entre les deux centres (6 à 11 ans et 14 à 17 ans à Amphion, 10 à 14 ans à Parentis), ouverture à des entités proches de l'Aviation civile (Sofréavia, Eurocontrol, ADP) et à d'autres services publics. Les tranches d'âge sont à nouveau modifiées en 1983 (Amphion 6 à 14 ans et Parentis 12 à 17). Par la suite les séjours (enfants et familles) et les activités des deux centres se diversifieront.

Le Bataillet

Claude Abraham se rend en mai 1976 à Montégut (Hautes-Pyrénées) pour visiter le site du futur centre de loisirs et de repos du secrétariat d'Etat aux transports, dont les 8 ha de terrain ont été offerts par la commune et dont la construction a été confiée à Serge Madon, l'un des architectes du STBA. A l'origine, le centre devait accueillir à la fois des colonies de vacances et des familles, mais l'on s'oriente rapidement vers une maison familiale.

Les travaux entrepris en 1977 sont retardés par les intempéries de janvier et février 1978. Le centre accueille ses premiers hôtes à Pâques 1981. Il est ouvert toute l'année, à l'exception de 4 semaines en novembre. Géré par l'ASDAC, il est baptisé *Le Bataillet*[1].

Le centre est agréé depuis le 1er juillet 1982 comme maison familiale de vacances. Il accueille en outre, sous tente, des préadolescents en séjour rayonnant. En 1992, malgré une fréquentation en hausse, une subvention d'équilibre est nécessaire et l'Administration accentue son effort : de la publicité est prévue, un second tennis, une aire de jeux-terrain d'aventure. *SPG Information* n° 11 de novembre 1983 consacre un long article au Bataillet, alors dirigé par François Dormoy, détaillant ses multiples possibilités d'activité et de distraction. La saison d'hiver, trop onéreuse pour

1. En souvenir d'un combat contre les Sarrazins lorsqu'ils traversèrent les Pyrénées (*SPG Information* n° 11, novembre 1983).

Confiance

Je voudrais retenir un court de tennis pour demain à 15 heures, s'il vous plaît.
- Vous croyez qu'il fera beau ?
- Moi, je ne sais pas, je suis de l'aviation civile, mais mon partenaire est météo…

Humour resté anonyme.

Sommaire

Les installations de la colonie de vacances d'Amphion dans les années cinquante.

Nadine Fontaine, monitrice à Amphion en 1972.

le centre et insuffisamment attrayante en raison de l'éloignement des pistes est supprimée en 1984 : le centre ouvrira du 24 mars du 30 septembre.

Comme Montégut en novembre 1983, Parentis fait l'objet en octobre 1984 d'un bel article dans *SPG Information*, également signé de Nadine Spira. En 1986, l'activité de l'ASDAC, devenue l'ASDACEM, est en plein essor, les trois centres connaissant un fort engouement. A Montégut, François Raynaud succède à François Dormoy en 1989. Depuis quelques années, le Bataillet est mieux connu, grâce en particulier à un catalogue qui augmente la clientèle DGAC et draine aussi celle d'autres d'entreprises. La DGAC, l'ENAC et Météo-France y organisent des stages. Mais le centre est toujours fermé en automne et en hiver, mois employés aux travaux de réfection, à la prospection et aux relations publiques.

La fin d'une époque

Sous l'impulsion de Francis Massé, COSPACEM et ASDACEM, tous deux présidés par Jean Coby, fusionnent en 1997 pour former ARAMIS, qui gère désormais pour la DGAC les trois centres de vacances. ARAMIS organise parallèlement des voyages et séjours culturels, développe une politique de location d'appartements pour les vacances d'été et d'hiver et de subventions de séjours spécifiques pour les enfants. De nouvelles activités sont créées : poney à Amphion et surf à Parentis.

Mais en 2007 le secrétariat général de la DGAC considère que le coût de fonctionnement et de rénovation des colonies maison est trop élevé et décide leur fermeture. Les derniers séjours à Amphion et Parentis ont lieu en 2008 : Amphion est abandonné pour un euro symbolique et ses installations sont reprises par le Conservatoire du littoral. Parentis reste pour l'instant inutilisé.

Depuis 2009, les séjours des enfants s'effectuent dans des centres loués en pension complète par la DGAC à Seyne-les-Alpes (Alpes de Haute-Provence) et Talmont-Saint-Hilaire (Vendée), ARAMIS continuant d'assurer les transports et la fourniture des équipes pédagogiques. Le nombre de nuitées enfants a d'ailleurs diminué depuis 2008. Quant au Bataillet, dont les installations ont été améliorées en 2007, sa rénovation est aujourd'hui à l'étude.

Souvenirs d'Amphion

« J'avais juste 7 ans la première fois que je suis venue à Amphion, à l'été 1960. Un avion était affrété pour nous depuis Alger, qui nous emmenait à Lyon d'où nous rejoignions Amphion par train ou autobus. La "colo", à l'époque, me paraissait immense. J'ai fait cinq séjours à Amphion, le dernier en juillet 1965.

Le premier jour ou le lendemain, suivant l'heure d'arrivée, c'était l'inspection des valises et la vérification du vestiaire. Puis, moment important, venait le passage devant l'équipe médicale, avec pesée et mesure. Ces deux actions, vérification du trousseau et visite médicale, étaient renouvelées au départ. Avions-nous grandi ou grossi ?

Chaque équipe était logée dans un chalet. Nous étions plusieurs par chambre, mais ce n'étaient pas des dortoirs. Les sanitaires se trouvaient aux abords de chaque chalet.

La journée s'organisait après le petit déjeuner pris au réfectoire, toute la colo réunie. En fonction du temps, nous partions en promenade, les jours ensoleillés - presque toujours, dans mon souvenir - ou bien nous nous installions pour des jeux sur la prairie, au choix des "monos". Les jours de pluie nous nous occupions à des activités manuelles (vannerie, rotin…). Nous chantions pendant les promenades ; nous apprenions de nombreuses chansons durant la colo et ceux qui revenaient tous les ans, comme moi, finissaient par avoir un beau répertoire.

A l'heure du déjeuner une personne soufflait dans une corne et nous arrivions de tous les coins de la colo vers ce point de convergence qu'était le réfectoire. Nous nous mettions en file indienne, par équipes. Le directeur nous distribuait le courrier du jour, puis nous nous installions à l'intérieur, toujours regroupés par équipes. Après le repas nous avions un peu de temps libre pour jouer ; puis c'était l'heure de la sieste, obligatoire. Une fois par semaine, c'était le moment imposé pour faire le courrier aux parents.

Après la sieste, nous allions parfois nous baigner dans le lac. Dans mon souvenir, toute la colonie était installée sur les galets et chaque tranche d'âge se baignait à tour de rôle. Certains jours,

Souvenirs des colonies de vacances de l'Aviation civile à Amphion et Parentis en 1992 et 1994.

Le Père Noël de la DGAC se dirigeant vers la cheminée de la Convention. Dessin d'Olivier Carel.

des "compétitions" étaient organisées. C'est là que j'ai décroché mon 1er diplôme de natation, un 50 m nage libre. D'autres fois, c'était une grande promenade, chapeau ou casquette sur la tête. La promenade était interrompue par le goûter, très classique, composé d'une tranche de pain accompagnée d'une barre de chocolat ou d'un fromage genre Vache qui rit... Nous ne devions pas aller très loin dans cette promenade, j'ai le souvenir de l'odeur du buddleia qui pousse au bord du lac. En fin d'après-midi nous revenions au réfectoire pour le dîner, puis, après un moment de jeu, nous rejoignions nos chalets, avec douche obligatoire et extinction des feux.

Au moins une fois par semaine il y avait une grande soirée et tout le monde se retrouvait autour d'un feu de camp. Les différentes équipes avaient préparé un sketch ou un jeu et le présentaient aux autres. Nous fabriquions des costumes en vue de ces soirées. Et nous chantions beaucoup. Les soirs où était organisé un grand jeu, il faisait nuit noire lorsque nous allions nous coucher et, comme la colo était peu éclairée, nous avions le sentiment de revenir d'une expédition…

Le dimanche matin toute la colonie ou presque se rendait à pied à l'église paroissiale, toute récente et très moderne. Une ou deux journées étaient réservées à de grandes balades. Nous partions en car et parfois par bac pour Lausanne ou Genève où nous allions dépenser nos sous et faire nos courses souvenirs : une corne de vache, des boules de verre avec de la neige, un chalet de montagne et du chocolat blanc, souvenir inoubliable. La première année où nous sommes allées à Amphion, ma sœur ramena à la maison plusieurs kilos de galets… nous ne connaissions que le sable de la Méditerranée.

Je garde un très bon souvenir de mes séjours à Amphion et c'est pour cela que j'ai souhaité que mes enfants partent à leur tour en colonie. »

Dominique Raynaud-Amoros[1], octobre 2011.

1. Dominique est la fille de Bernard Amoros, qui fut technicien au service circulation aérienne de l'aéroport d'Alger-Maison Blanche.

1988, La Mutualité. Jean-Marc Grandsire, Père Noël pour toujours.

Arbres de Noël

Début 1961, dans une salle des fêtes du 19e arrondissement, en présence de Robert Buron, ministre des Travaux publics et des Transports, se déroule le 13e et dernier Arbre de Noël du service de la Formation aéronautique, du Travail aérien et des Transports, organisé par le COSPAC. Jean Champigneux, chef du service, annonce en effet l'extension prochaine de l'Arbre de Noël à l'ensemble des personnels du SGAC.

En 1963, l'Arbre de Noël parisien se tient dans un cinéma d'Issy-les-Moulineaux ; 650 enfants sont présents. La tradition de l'Arbre de Noël du service de la Formation aéronautique désormais élargi est respectée : des jouets sont envoyés aux centres de province.

L'Arbre de Noël abandonne Issy-les-Moulineaux en 1980 pour la Mutualité. En décembre 1985, le Noël du COSPAC, devenu le COSPACEM, se déroule cette fois sous un chapiteau à la Porte de Champerret. Fin 1988, le COSPACEM organise ses Arbres de Noël à nouveau à La Mutualité ainsi que dans 9 centres de province : Aix, Bordeaux, Chambéry, Clermont-Ferrand, Laon, Lyon, Montpellier, Reims et Rennes. Comme souvent dans le milieu aéronautique, le Père Noël arrive par la voie des airs : en parachute à Chambéry (depuis la tour de contrôle), en hélicoptère à Montpellier, en avion à Rennes. A Paris, derrière la barbe de l'homme rouge se cache depuis vingt ans Jean-Marc Grandsire.

Des Péripathétiques à la Troupe Farman

Un groupe théâtral se constitue au SGACC dès 1947 : il a pour nom Les Péripathétiques. Il entrepose son matériel à Nanterre (où l'EMCM, ancêtre du SMFA, a son magasin général), puis à Bonneuil-sur-Marne, dans les locaux de l'établissement du matériel des Bases aériennes. En 1959, après un refus de Marcel Duhamel, traducteur du roman de John Steinbeck *Des souris et des hommes* de laisser monter la pièce, car *« il n'aime pas les amateurs »*, le groupe adapte une comédie de Pedro Calderon de la Barca, *La dame fantôme*. Les comédiens du SGACC jouent avec de vraies armes… et prennent des cours d'escrime. La première représentation a lieu au cinéma d'Issy-les Moulineaux le 29 avril 1960 et la seconde le 24 mai au Studio des Champs-Elysées. En 1962, la troupe, animée par Jean Félix, présente *L'archipel Lenoir*, d'Armand Salacrou, avec l'accord de l'auteur, alors président de la société des auteurs dramatiques.

L'année suivante, Les Péripathétiques portent leur choix sur *Le fantôme*, comédie de Plaute adaptée par Claude Santelli. En 1965, c'est *Lady Godiva*, de Jean Canolle, au théâtre de l'Alliance française ; en 1968-1969, *Pique Nique* de Fernando Arrabal et *Général inconnu* de René Obaldia. En 1970, la troupe monte *Les physiciens* de Friedrich Dürrenmatt, mais doit l'abandonner pour défaillance du principal rôle féminin et se tourne vers *Le loup-garou* de Roger Vitrac.

Débute alors une longue période durant laquelle le théâtre fait relâche à l'Aviation civile. Le rideau s'ouvre à nouveau en 1997 sur un groupe d'acteurs qui prendra plus tard le nom de Troupe Farman. Alain Depitre, spécialiste du bruit (à la ville) évoque cette renaissance[1].

« La Troupe Farman, la troupe de théâtre de la DGAC, a sous cette appellation une existence récente. Mais l'intérêt montré pour l'activité théâtrale, à la fois par la direction générale de l'Aviation civile et par ses personnels, n'est pas nouveau. Dans le guide d'accueil des personnels du SGACC de 1950 on pouvait lire en effet un long article sur le groupe théâtral Les Péripathétiques créé en 1947.

Ce groupe montait chaque année un spectacle dont tous les éléments, décors, costumes et parfois même le texte étaient créés par les personnels. Les cours avaient lieu deux fois par semaine, de 20 à 22 heures. En fin d'année, le spectacle était donné dans un théâtre parisien, puis joué une dizaine de fois dans d'autres lieux. Le président d'honneur était Jean Davy, sociétaire de la Comédie française et il y eut aussi des parrains célèbres : les auteurs Marcel Achard, Armand Salacrou et Jules Supervielle, les compositeurs Darius Milhaud et Jean Wiener, et même Pablo Picasso. Le groupe accueillait des acteurs, mais aussi des personnels qui s'occupaient des costumes, des décors et des éclairages. La troupe s'est produite de nombreuses années et régulièrement dans des théâtres de la banlieue parisienne, à raison d'une vingtaine de fois par pièce.

Difficile de savoir combien de temps le théâtre a fait relâche ; mais il s'est réveillé en 1997 sous l'impulsion de Georges Grall, de la DTA. Plus d'une quarantaine de personnes prirent les cours avec Martine Couture comme professeur : articulation, lectures, improvisations... la base. La première représentation, avec les Nouvelles *de Tchekhov, eut lieu dans un petit théâtre du 13e arrondissement de Paris en octobre 1997. Il y eut aussi* Les poissons rouges, *de Jean Anouilh, en 1998.*

La direction d'acteurs et la mise en scène ont ensuite été confiées à Claude Minier qui monta en 1999 un spectacle de sketches. Les représentations se déroulèrent à l'espace ICARE d'Issy-les-Moulineaux. Puis le théâtre intégra le site de Farman en 2000 avec Je veux voir Mioussov, *de Valentin Kataiev ; la pièce fut présentée à Brest, Toulouse et Bordeaux. Ce fut ensuite* J'y suis, j'y reste, *de Raymond Vincy et Jean Valmy, en 2001. En 2003 la troupe monta* Les femmes savantes, *avec une tournée en Martinique et une interprétation qui lui valut un deuxième prix au Festival de théâtre amateur de Paris.*

En 2006, Daralyn Pearson est venue diriger la troupe. Elle a monté un spectacle basé sur des extraits de textes de Paul

1. Témoignage écrit en 2011 en faisant appel aux souvenirs de Micheline Bruley, Sonia Festou, Ariane Gilotte et Jacqueline Pelegry.

La Troupe Farman. *J'y suis, j'y reste*, 2001. Alain Depitre, Gérard Barrau, Luc Angerand et Catherine Perrot.

Les femmes savantes, 2003. Josette Jeanne Berger, Sonia Festou, Jean Feton et Micheline Bruley.

Claudel, Tchekhov, Sacha Guitry, Roland Dubillard et Victor Haïm. En 2010, ce fut Feu Monsieur de Marcy, *de Max Régnier et Raymond Vincy, et* Pièces détachées *de Jean-Michel Ribes.*

En 2011, la troupe a interprété une pièce de boulevard moderne, On choisit pas sa famille, *de Jean-Christophe Barc. Pour fin 2012, ce sera de nouveau une pièce comique,* La chambre mandarine, *de Robert Thomas et, pour 2013, une pièce de Carlo Goldoni,* Les amoureux. *Changement de registre ! La Troupe Farman souhaite désormais élargir son style de répertoire et renouer dès 2013 avec des participations à des festivals de théâtre amateur.*

Depuis sa renaissance en 1997, l'activité théâtrale de la DGAC s'est exercée dans le cadre des associations ARAMIS puis AGLAE ; en 2009 les acteurs ont créé une association spécifique, la Troupe Farman. »

Alain Depitre, acteur, 2011.

Les amis de Trappes

Dans le domaine associatif comme en matière de comédie, la météo n'est pas en reste. François Videau, animateur de la troupe théâtrale, évoque les 50 ans d'activité de l'amicale née à Trappes dans des circonstances douloureuses.

« L'Amicale du personnel du centre météorologique de Trappes a aujourd'hui 50 ans. Elle fut créée en 1962 après le décès accidentel de Raymond Litaud et de M. Ouldami au cours d'une mission en province : cette tragédie avait fait prendre conscience aux personnels qu'il était indispensable de renforcer le lien entre eux. L'Amicale organisa immédiatement un Arbre de Noël, en particulier pour les enfants de M. Litaud, si durement éprouvés.

Dans les années soixante, les effectifs de Trappes augmentèrent avec l'arrivée du CTM, les personnels se logeant dans les immeubles du square Jean Macé, nouvellement construits en face de la météo. Les activités de l'Amicale, en dehors des heures de service et surtout le samedi et le dimanche, furent une aubaine pour les agents et leurs familles. A partir de 1963 furent organisés des concours de pêche, de boules et de belote, des cours de dessin et des expositions de peinture, des cours de danse, des "rallyes" automobiles en forêt de Rambouillet ainsi que des repas et des soirées dansantes.

Le premier Arbre de Noël se déroula un dimanche de décembre, animé par la formation musicale des Bigophones de Jean Coudron, avec des jeux d'adresse ou de connaissances, un goûter, des dessins animés et enfin l'arrivée du Père Noël et la distribution des jouets dans la salle de restaurant des cadres, suivie d'un buffet de pâtisseries et de rafraîchissements pour les enfants et les parents.

Telle fut l'organisation de ce premier Arbre de Noël. Elle sera approximativement la même les années suivantes. C'était l'époque d'Astérix, et les Bigophones adoptèrent sa tenue à peu de frais : sacs à pommes de terre du BHV, casques gaulois en carton et moustaches achetés au magasin des accessoires de

Dans la veine d'Astérix, les Bigophones gaulois de Trappes.

L'équipe théâtrale de l'Amicale météo de Trappes. 1970, les interprètes de *Tic-Tac*, sketch écrit par un collègue météo.

Cité de la Convention, 1970. Inauguration d'une exposition d'arts graphiques. A gauche, Jean-François Sapin et Michel Mangenot.

fêtes, rue des Vignoles (20e), rubans de couleur vive entrecroisés sur les mollets…

Les Bigophones gaulois furent les vedettes de l'Arbre de Noël jusqu'en 1969. Mais les musiciens météo devenaient plus rares et il fallut faire appel à des artistes extérieurs : la formation devint alors indépendante de l'Amicale pour former une association à part entière et il lui devint difficile de continuer à prêter son concours bénévole aux Arbres de Noël. Fort heureusement, un nouvel orchestre avec chanteur se constitua en 1969, composé de météos, comme Christian Buttigieg, Jean-Luc Madet, Patrick Madet et Max Verne, et de membres de l'hôpital de Versailles, collègues de Pierrette, mon épouse. Ils étaient sept musiciens, costumés en nains, ce qui s'avérait surréaliste étant donné la grande taille de plusieurs d'entre eux ! L'Amicale participa certaines années à l'Arbre de Noël du centre météo de Magny-les-Hameaux.

1970 fut un tournant. Il fallait renouveler les animations : l'appel à des clowns dits professionnels les années précédentes s'était révélé décevant et onéreux pour les finances de l'Amicale. C'est alors qu'une dizaine de ses membres proposèrent de monter un spectacle. Noël 1970 marqua ainsi la naissance de l'équipe théâtrale de l'Amicale.

40 ans après, elle existe toujours. »

Octobre 2011. François Videau, responsable de l'équipe théâtrale de 1970 à 2008.

Des artistes…

Au printemps de 1965 se tient la 4e exposition d'arts plastiques du SGAC. Roger Coroli la commente dans la revue, n° 124 du 15 mai 1965, avec quelques remarques acides : *« Quand Marcel B… n'imitera plus Utrillo, il peindra de bons B… »* En octobre 1966, pour la 5e édition, le rédacteur de chef évoque ainsi l'enjeu : *« L'exposition aura atteint son but si, au-delà d'une facture et d'un sujet, apparaît une âme désireuse d'échapper au rouleau compresseur de la profession en inscrivant sur un mur le spectre de l'œuvre que la vie ne lui a pas permis d'accomplir. »*

Longtemps organisée à la Convention, où les disponibilités de locaux se font rares, l'exposition artistique est présentée dans d'autres lieux, comme le CCR Nord en 1972 ou la météo à Boulogne en 1980. En 1985, le COSPACEM ouvre un cours de dessin à la Convention, organise un concours de dessins d'enfants et, signal donné à ceux qui lui reprochaient de rester trop parisien, présente l'exposition annuelle qui en est à sa 17e édition à Boulogne, Trappes, la Convention mais aussi Mérignac. L'exposition 1986 se rendra à Reims. En novembre 1987, l'Aviation civile et Air France organisent une exposition commune aux Invalides ; faute d'une publicité suffisante, le nombre de visiteurs reste limité. Le COSPACEM organise en 1988 un concours photos sur le thème « paysage de vacances » avec la participation des laboratoires Gaillot. Les expositions se poursuivront jusqu'au début des années 1990 puis disparaîtront avec le regroupement à Issy-les-Moulineaux des services de Montparnasse et de la Convention.

Sommaire

1991, *Le barbier de Séville*, d'après Rossini. A partir de 1989, l'équipe théâtrale de Trappes monta des adaptations d'œuvres de renom, comme *La maréchale sans gêne*, *Le chat botté*, *La flûte enchantée* ou *Les contes d'Hoffmann*.

Le STNA, annexe du Louvre ?

J'ai réalisé un jour qu'au STNA, j'étais voisin de bureaux portant les noms de Mattis et Vélasquez. Personne n'avait remarqué que nos noms était homonymes de ceux des trois grands maîtres, tout au moins phonétiquement… Il est vrai qu'à l'époque, le nom de Goya faisait plutôt penser à Chantal qu'à Francisco.

Jean-Michel Goyat.

1947, stade du Point du Jour, avant un match de basket. L'équipe s'entraînait au stade de Suffren, à l'emplacement de l'actuel musée du quai Branly. De gauche à droite, en bas : Jeanine Beaufrère, une joueuse non identifiée, Hélène Mochen (Mme Larroucau) et Jeanine Papadopoulos ; en haut, quatre jeunes femmes de l'Aviation civile puis Denise Buchy, Marie-Blanche Kirsch et Mady Gaillardin.

… et des sportifs

Après-guerre, les personnels de l'Aviation civile et de la météo pratiquent le sport de leur choix au sein de l'association sportive du ministère de l'Air. Quelques météos créent en 1954 un club sportif spécifique, l'Association sportive de la météo (ASM), avec Roger Quiniou, président, Christian Hennequin, secrétaire général, Roger Rouxel, responsable de la section basket, Robert Venter, responsable de la section volley et Maurice Flamant, responsable de la section football.

Seul rescapé de ce temps-là, M. Flamant, footballeur, se souvient des multiples casquettes qu'il se devait de porter tour à tour : attaquant, défenseur, gardien de but, remplaçant, arbitre, préposé à l'entretien et au transport des équipements, au bon état du ballon et, bien sûr, à la réservation d'un terrain auprès de la ville de Paris, terrain qui fut longtemps le stade Pershing, au bois de Vincennes.

L'année de sa création, l'ASM organise salle Navard un bal de la Sainte-Catherine avec élection d'une miss météo, élection qui ne connaîtra pas de deuxième édition. L'ASM s'élargit dès 1955, s'installe à la Convention et devient l'Association sportive de l'aviation civile (ASAC), présidée par Marcel Agésilas, chef du SFACT, auquel succèdera Georges Meunier, directeur des Bases

Année : 1946 N° 67…

ASSOCIATION SPORTIVE DU MINISTÈRE DE L'AIR

SIÈGE SOCIAL … rue de la Porte-Dorée PARIS (XVe)

SECTION NATATION

Melle MOCHEN Hélène

… Avenue Outrebon

VILLEMOMBLE (Seine)

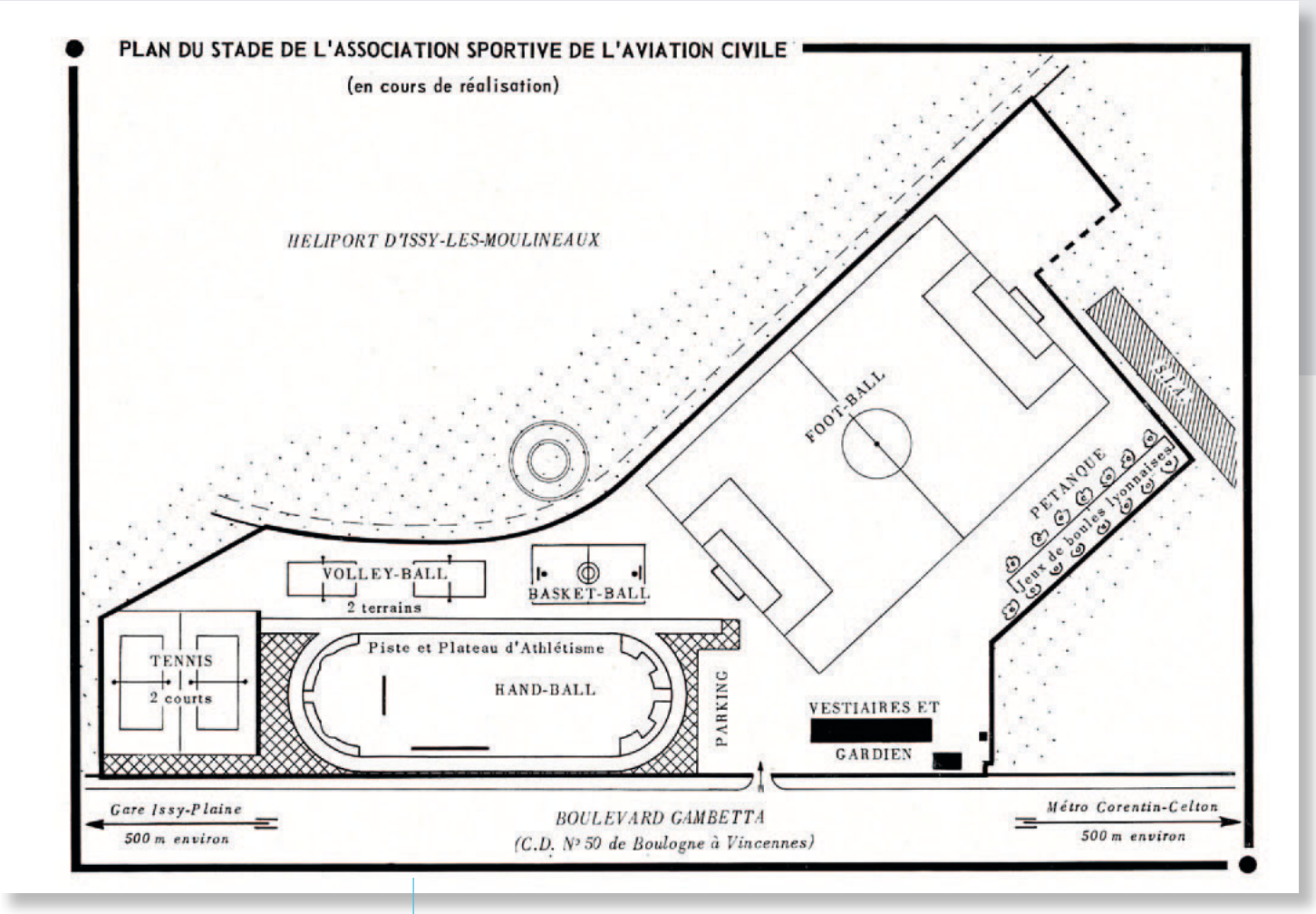
Membre ACTIF

Le Trésorier,

MISS MÉTÉO est désignée sous les cris et les hourras.

MISS MÉTÉO drapée du ruban symbolique et sa première demoiselle d'honneur vous souhaitent une bonne NUIT DE LA MÉTÉOROLOGIE

…mais ce n'est pas tout, après le triomphe voici la récompense du Président Marc.



Le stade de l'ASAC à Issy-les-Moulineaux dans les années soixante. On notera sur la droite la présence du SIA.

aériennes. L'ASAC entend s'ouvrir aux disciplines sportives les plus diverses. En 1959, elle connaît une crise : quelques joueurs de football se tournent vers le centre d'essais des propulseurs de Saclay pour former le CEP aviation civile. Malgré cela, l'ASAC, dont Roger Rouxel est le secrétaire général et l'animateur, entreprend d'aménager, avec l'aide de l'établissement du matériel des Bases aériennes, une parcelle du terrain d'Issy-les-Moulineaux en stade omnisport. Il est achevé en 1963. Maurice Flamant se souvient : *« C'était un somptueux complexe avec terrain de football engazonné, terrains de basket et de tennis en terre battue, l'ensemble clos avec un logement pour un gardien permanent et tout naturellement des vestiaires. Le terrain de football était d'une qualité telle que les équipes adverses préféraient généralement jouer à l'aller et au retour sur notre stade. »* Malheureusement, le stade disparaît en 1973 afin de permettre l'édification d'HLM et d'ILN.

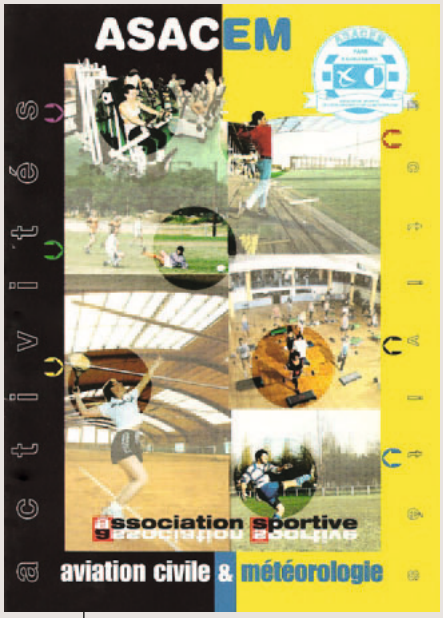
Des sections d'origine de l'ASM ne subsistent plus alors que le football et le tennis. Bernard Palayret, chef du SFACT, succède au président Georges Meunier. En 1987, le secrétaire général Roger Rouxel prend sa retraite et l'ASAC, devenue l'ASACEM la même année, s'installe à l'Alma. Elle compte alors 250 adhérents, 120 pour le football, 150 pour le tennis.

Puis l'ASACEM hérite d'un président météo, Jean-Pierre Bourdette, chef du service informatique du SCEM et d'un nouveau secrétaire général, Jean-Luc L'Hermitte. L'association s'informatise et professionnalise sa comptabilité avec le trésorier Bernard Le Cavil. Le SCEM est délocalisé à Toulouse en 1991 et Bruno Rambaldelli remplace Jean-Pierre Bourdette à la présidence. Vingt ans après, précise Bruno, *« grâce notamment à l'action de Jean-Luc L'Hermitte et de Bernard Le Cavil, le nombre d'adhérents a doublé, le nombre de disciplines est passé de 2 à 8 et le budget annuel atteint les 200 000 €. »* L'ASACEM élargit d'ailleurs ses activités en participant au téléthon aux côtés de la DGAC en 1994 et en assurant à la demande de l'Administration la gestion financière de manifestations sportives d'importance.

Sommaire

L'équipe de foot de la météo en 1988.

Mesures météorologiques à Magny-les-Hameaux, début des années 1960. Vasseur, Charles Broscon et Guy Larroucau.



Du marécage à la moquette

L'équipe de foot de la météo a été créée à l'été 1981 et s'est immédiatement engagée dans le championnat Corpo du samedi matin en 5e série. Les premiers matchs à domicile se déroulèrent à Bagatelle, dans des conditions parfois difficiles, les pluies et les remontées d'eau venant de la Seine transformant le terrain en marécage. Pour l'anecdote, l'arbitre était alors chaussé de bottes de pêcheur…

Nous nous entraînions le soir, sur un terrain de la ville de Paris situé porte de la Plaine. L'équipe a fait son chemin, puisqu'au printemps 1990 elle terminait deuxième de la 1ère série qui regroupait les 10 meilleures équipes de ce championnat en Ile-de-France. L'équipe se renouvelait régulièrement avec les mouvements de personnel et les affectations en région parisienne d'ingénieurs et techniciens sortant de l'ENM.

Lors de la saison 87-88, nous avons changé de stade d'entraînement pour aller jouer au stade Emile Anthoine, avenue de Suffren, au pied de la tour Eiffel. Quel spectacle, certains soirs, lorsqu'à la nuit tombée la tour s'illuminait dans un ciel bleu outremer !

Avec le départ du SCEM à Toulouse, le renouvellement des effectifs est devenu plus difficile, ce qui nous a incités à recruter sur les autres sites météo de la région parisienne. Et, les rescapés de la première époque prenant de l'âge, nous nous sommes orientés vers le championnat de Foot Loisir du lundi soir, ce qui permettait à chacun de profiter de son week-end. Les matchs se déroulaient essentiellement sur les stades de la porte de la Chapelle puis de la porte Pouchet, tous deux à revêtement synthétique, une véritable moquette. Le marécage était loin !

Après 1998, le vieillissement de la population de l'Alma et le turnover *important des jeunes météos affectés en région parisienne ont fait que l'équipe est devenue majoritairement composée de personnels DGAC. Les matchs à domicile ont lieu porte Dauphine et toujours le lundi soir, dans le cadre du championnat de Foot Loisir.*

Bruno Rambaldelli, décembre 2011.

Jean-Marc Worreth, aujourd'hui au SNIA, faisait partie de la division ateliers-magasin de Bonneuil. Au milieu des années 1980, afin que les personnels du STNA Convention et du STNA Bonneuil se connaissent mieux, il eut l'idée d'organiser une journée pétanque. Le chef de division, M. Kiene et le chef de département, Jean-Pierre Leturcq, donnèrent leur accord et la rencontre eut lieu tous les ans jusqu'à la fermeture de la Convention en 1998.

La journée pétanque à Bonneuil, début des années 1990. La direction du STNA participe : à gauche Georges Janton, adjoint au chef du STNA et à droite Jean-Pierre Leturcq, chef du département balisage-sécurité incendie-logistique-contrôle en usine.

Sommaire

Le Stampe n°260 fut le premier avion du cercle aéronautique du SGAC.
Le premier vol eut lieu le 15 juillet 1949 avec M. Joubert aux commandes.

Le cercle aéronautique du SGAC[1]

Le 30 avril 1948, quelques agents du SGACC *« désireux de créer un aéro-club permettant à ceux qui souhaitent voler, pour leur propre plaisir ou pour augmenter leur valeur professionnelle, de se regrouper en son sein et d'y effectuer des vols de perfectionnement et des voyages, ceci à leurs moindres frais »* se réunissent au 82 de la rue des Pyrénées et fondent le cercle aéronautique du SGACC. Parmi les signataires du procès-verbal, François Théveniau, chef du service spécial des Bases aériennes de la Seine et ancien du GAMA (groupe aéronautique du ministère de l'Air).

Dès 1949, Marcel Guérin, commandant d'aérodrome adjoint et pilote de tourisme, président fondateur du cercle et M. Billoud, du cabinet du ministre de l'Air, signent une convention regroupant le GAMA et le cercle. Les premiers vols ont lieu en août 1949 sur un Stampe remis au club par le service de l'Aviation légère et sportive. Le cercle participe en 1951 à des expériences de secours en montagne au moyen d'un Morane 504 du centre d'essais en vol de Brétigny.

Dans les années cinquante, le cercle fait des émules en province et outre-mer : cercles aéronautiques du SGAC d'Algérie et du Maroc, sections de Nice et de Dakar. Le cercle de Paris se fait le porte-parole de l'ensemble, obtient le remboursement partiel pour certaines catégories de membres, mène une action de propagande au sein d'autres ministères, s'ouvre à leurs fonctionnaires et confie en 1957 la présidence à un conseiller d'Etat, Marcel Martin, sénateur et maire de Nancy, qui assure cette fonction jusqu'en 1970.

Le cercle, basé à Saint-Cyr, a pour chef pilote jusqu'en 1955 M. Grandjean, qui fut du temps de l'Aviation populaire chef pilote du GAMA. En 1963, sur recommandation du SFA, le cercle recrute un pilote professionnel, Colette Cattey. Le nombre d'inscrits passe de 64 en 1958 à 162 en 1961. Les heures de vol augmentent rapidement : 296 en 1957, 1 000 en 1963 et 3 000 en 1967. Le cercle inaugure son club-house en 1960. Il dispose alors de trois avions : un Piper-Cub, un Stampe et un Emeraude. Il devient en 1961 le centre de vol de la Radio Télévision française et des Usines Dassault.

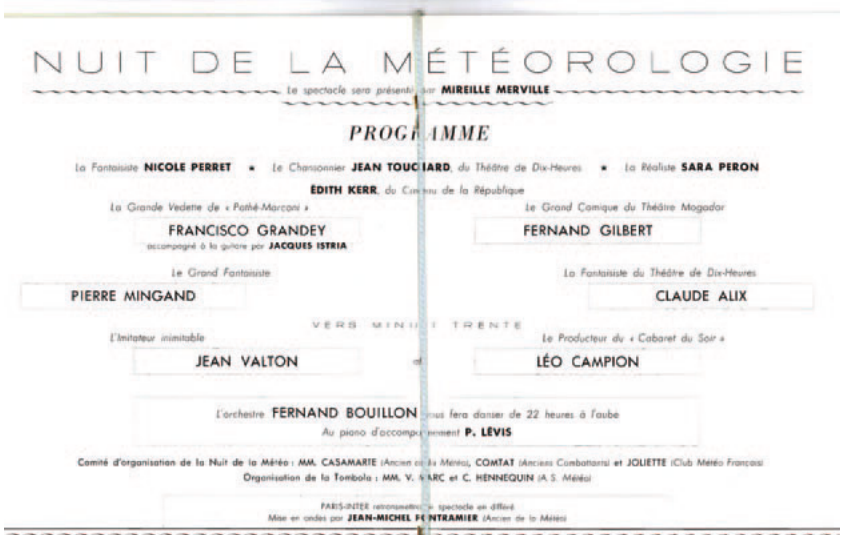
Paul Babet, alors en fonctions au CSINA, devient président en 1970. Fin 1973, le cercle cumule en 25 ans d'existence 37 157 heures de vol, dont 4 083 h pour la dernière année. Il dispose alors de trois Piper 90 CV, de deux Rallye 760 et d'un Robin DR 400 Régent. Il connaît son apogée dans les années soixante-dix, avec une dizaine d'avions, cinq instructeurs, trois mécaniciens, une secrétaire et 6 049 heures en 1975. Aujourd'hui, le club est ouvert à tous, mais il a gardé son nom d'origine, rendant ainsi hommage à ses fondateurs.

1. D'après les articles publiés dans la *Revue du SGAC* par Robert Giraud et Michel Baret.

28 janvier 1960, Saint-Cyr, inauguration du club-house du cercle aéronautique du SGAC. Paul Moroni, secrétaire général à l'Aviation civile, Marcel Martin, président du cercle et Georges Meunier, directeur des Bases aériennes.

Sommaire

Geneviève Bunout, Pierre Ballot (son cavalier) et Georges Paret lors d'une Nuit de l'aviation civile.


NUIT DE LA MÉTÉOROLOGIE

Le spectacle sera présenté par MIREILLE MERVILLE

PROGRAMME

La Fantaisiste NICOLE PERRET • Le Chansonnier JEAN TOUCHARD, du Théâtre de Dix-Heures • La Réaliste SARA PERON

ÉDITH KERR, du Cercle de la République

La Grande Vedette de « Pathé-Marconi »
FRANCISCO GRANDEY
accompagné à la guitare par JACQUES ISTRIA

Le Grand Comique du Théâtre Mogador
FERNAND GILBERT

Le Grand Fantaisiste
PIERRE MINGAND

La Fantaisiste du Théâtre de Dix-Heures
CLAUDE ALIX

VERS MINUIT TRENTE

L'Imitateur inimitable
JEAN VALTON

Le Producteur du « Cabaret du Soir »
LÉO CAMPION

L'orchestre FERNAND BOUILLON vous fera danser de 22 heures à l'aube
Au piano d'accompagnement P. LÉVIS

Comité d'organisation de la Nuit de la Météo : MM. CASAMARTE (Ancien de la Météo), COMTAT (Anciens Combattants) et JOLIETTE (Club Météo Français)
Organisation de la Tombola : MM. V. MARC et C. HENNEQUIN (A.S. Météo)

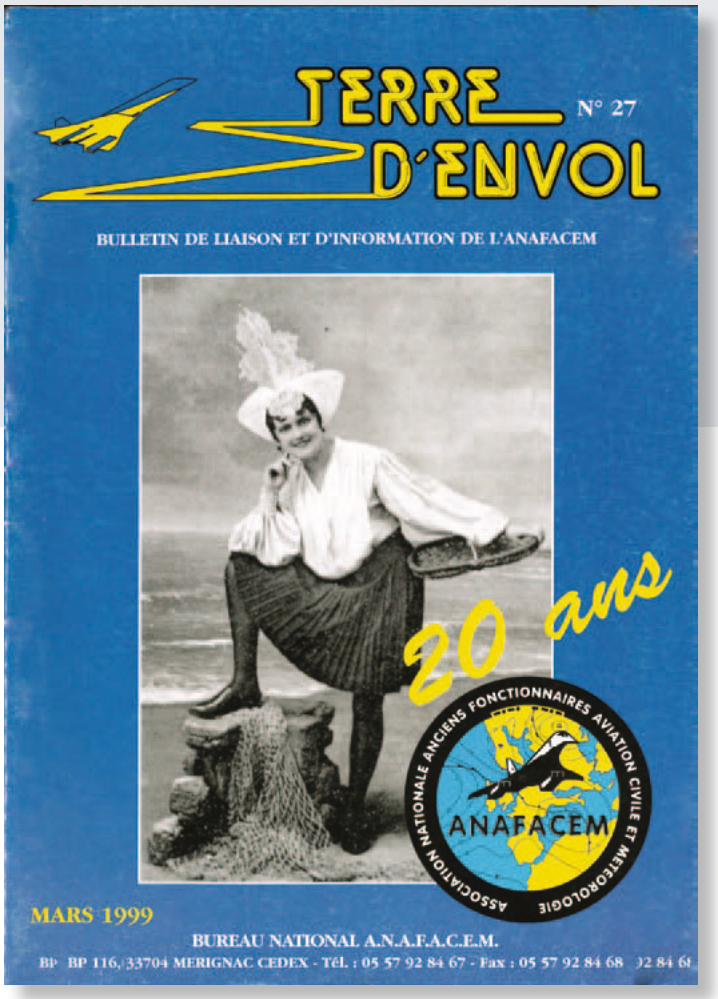
PARIS-INTER retransmettra le spectacle en différé
Mise en ondes par JEAN-MICHEL FONTRAMIER (Ancien de la Météo)

Les nuits de l'Aviation civile et de la Météorologie

Le 23 avril 1955, une *Nuit de la météorologie* est organisée dans les salons de l'hôtel Continental, rue Rouget de Lisle, par le Club météorologique français, les Anciens de la météorologie et l'Association des anciens combattants. Le spectacle, retransmis en différé par Paris Inter, est donné par des chansonniers, des imitateurs et des fantaisistes, parmi lesquels Jean Touchard, Jean Valton et Léo Campion. L'orchestre Fernand Bouillon anime le bal.

Le 24 février 1962 se tient au Grand Hôtel, rue Scribe, un gala organisé par le COSPAC. Des hôtesses d'Air France, UAT et TAI accueillent les invités. Jean Valton, Brigitte Sauvane et Colette Deréal donnent le spectacle suivi d'un bal animé par l'orchestre Henri Lecca. Paul Moroni et ses principaux collaborateurs assistent à la soirée ; il est décidé séance tenante que le gala portera dès 1963 le nom de *Nuit de l'aviation civile*. Elle se tient effectivement l'année suivante, le 9 mars 1963, toujours au Grand Hôtel, animée par l'orchestre Camille Sauvage et le récital de John Williams. La troisième nuit accueille en 1964 Jean Raymond et Colette Renard ; l'année suivante, c'est le tour d'Anne-Marie Carrière et de Claude Nougaro. Le COSPAC organisera des nuits de l'Aviation civile jusqu'à la fin des années soixante.

Sommaire



Paul Béranger, fondateur et premier président de l'ANAFAC, ici au gonio de navigation de Marignane en 1941.

L'ANAFACEM

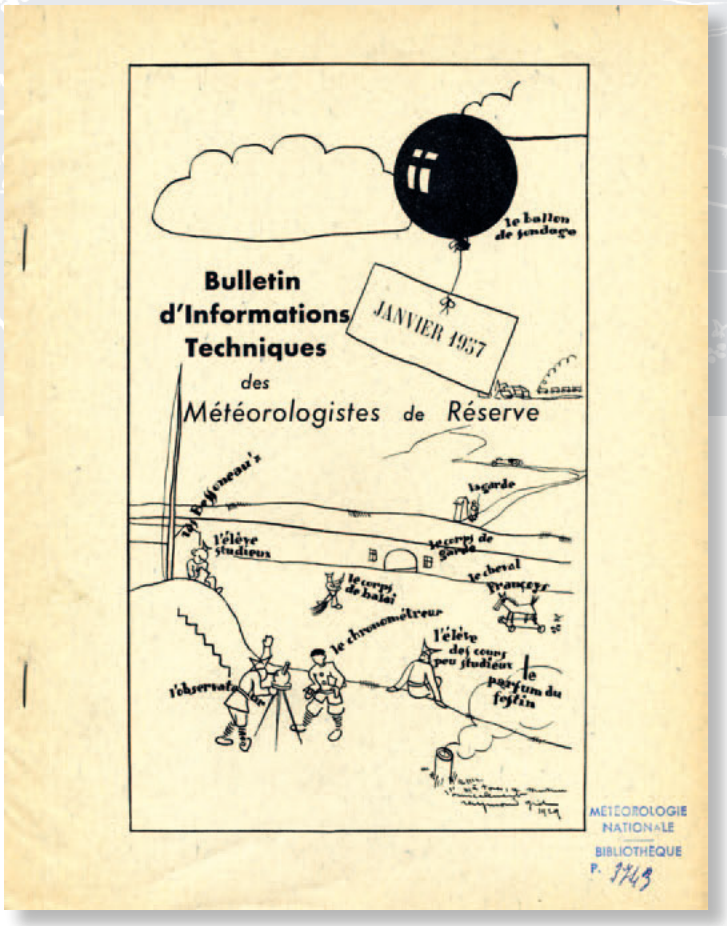
En mars 1979, *SPG Information* lance un appel en vue de la création d'une Association nationale des anciens fonctionnaires de l'aviation civile (ANAFAC), ouverte à tous les corps de l'Aviation civile, mais pas à ceux de la météo, au motif qu'ils disposent depuis longtemps d'une association spécifique, l'Association des anciens de la météorologie. L'initiative vient du Sud-Est : Paul Béranger, Yves Guillot et Pierre Chabas, qui se proposent de recevoir les réponses, sont tous trois à Aix. L'appel suscite un grand mouvement d'intérêt. La création de l'association est décidée lors d'une assemblée générale constitutive tenue le 20 novembre 1979 à Aix-en-Provence. Paul Béranger est élu à la présidence. L'ANAFAC devient l'ANAFACEM en 1985 pour accueillir les anciens de la Météorologie. André Danoy remplace Paul Béranger en 1986 et Bordeaux occupe maintenant la quasi-totalité des sièges du bureau national. L'ANAFACEM élit domicile à Mérignac. Elle édite une revue, *Terre d'envol*, depuis 1985.

En 1990, l'ANAFACEM tient son congrès à Loctudy avec 250 membres présents et autant de conjoints. Elle compte alors 1 007 adhérents, pour environ 5 000 retraités vivants : ses adhérents sont en majorité issus de la Navigation aérienne, 10 % viennent de la météo, 5 % des Bases aériennes ; s'y ajoutent des personnels administratifs et quelques agents de la Formation aéronautique. Pour André Danoy, ce que les adhérents recherchent, c'est avant tout l'amitié. Mais il aimerait disposer de davantage de moyens pour aider les plus démunis, tout en soulignant l'aide apportée par les assistantes sociales et les directeurs régionaux. Une revendication : obtenir des réductions tarifaires sur les compagnies aériennes, ne serait-ce qu'un voyage par an, à titre symbolique de reconnaissance de la contribution passée des retraités de l'Aviation civile au développement de l'aéronautique.

En mai 1991, Henri Fergeau remplace André Danoy. La direction et son équipe restent ainsi à Bordeaux, et pour longtemps, ce qui n'incite pas les autres régions à s'impliquer outre-mesure. L'ANAFACEM compte alors 1 130 adhérents et 13 délégations régionales. Un sujet récurrent, l'accès des retraités aux réductions tarifaires… revendication qui n'aboutira pas.

1998, congrès de l'ANAFACEM à la Grande-Motte. De gauche à droite Michel Maubouché, président de l'AAM, Henry Fergeau, président de l'ANAFACEM, madame Fergeau, Henri Conan, président du CCAS, Francis Massé, sous-directeur des personnels, Marie-Laure Vauclin, Annick Cadet, Jean Maigret, Nicole Heinich et Marie-Claude Bigot. C'est lors de ce congrès que fut lancée l'opération *La mémoire des anciens*, collecte de témoignages écrits qui donnera lieu en 2009, pour le 30e anniversaire de l'association, à une publication dans la collection mémoire de l'aviation civile, *Premiers récit, premiers voyages*.

Sommaire



Roger Poireau, fondateur et président de l'AAM de 1947 à 1972.

L'AAM

La création de l'Association amicale des anciens météos remonte à 1923[1]. Elle avait vocation à regrouper *« les anciens militaires du service météorologique militaire »* et publiait le *Bulletin trimestriel de l'AAAM*. Restée en sommeil sous l'Occupation, mais tenant tout de même des réunions restreintes, elle réapparaît après guerre, avec la création de l'Association des anciens de la météo (AAM) sous la présidence de Roger Poireau. Elle est ouverte aux *« météorologistes qui dans le cadre de leurs obligations militaires ont travaillé au service de la météorologie »*. Mais ce n'est qu'en 1975, sous l'impulsion du nouveau président Jean Rochet qu'elle s'ouvre à tous ceux qui ont servi à la météo à titre civil.

L'AAM publie en 1951 un *Bulletin de l'Association des anciens de la météorologie*, qui devient en 1953 le *Bulletin trimestriel des anciens de la météorologie*, en 1955 le *Bulletin d'informations techniques des météorologistes de réserve* (cette dernière mention disparaît en 1987) et en 1990 le *Bulletin d'information de l'AAM*. En 1995, il est rebaptisé *Bulletin de l'association des anciens de la météorologie* pour adopter enfin en 1999 un nom plus aérien, *Arc en Ciel*.

1. D'après Hervé Darnajoux, *Histoire des anciens de la météorologie*, 2e édition, décembre 2009, numéro spécial de la revue *Arc en ciel*.

Sommaire

Histoires de famille

La famille réunie pour le départ d'Abel Grand. De gauche à droite, au premier plan, Daniel Tenenbaum, Jean-Jacques Bretaud, Bernard Pellissier, Ariane Gilotte et Abel Grand.

L'aviation est une grande famille, en tout cas on le dit, comme si la mobilisation vers un objectif commun, l'envol, suffisait à réunir les acteurs de façon définitive et les différenciait pour toujours du reste du monde.

L'on dit aussi de l'Aviation civile qu'elle est une famille : ses membres seraient liés par une solidarité qui les conduirait à s'épauler, à privilégier le sérail sur le monde extérieur et à préférer régler les problèmes en famille. Il n'y a là rien d'original, de spécifique. L'on pourrait en dire autant de beaucoup d'organisations, publiques ou privées : l'appartenance, surtout si elle est ancienne, est dans l'ordre des valeurs plus haut placée que l'adhésion et la nouveauté ; et même si le salarié ne consacre qu'un tiers de sa vie à son entreprise, se réclamer de la *maison* paraît naturel, voire politiquement correct.

Mais ici comme ailleurs, la référence à la famille peut revêtir un sens à la fois plus concret et plus critique : affirmer que l'Aviation civile est une grande famille, c'est aussi constater qu'elle compte parmi ses membres des personnes liées par l'état civil. La lecture des annuaires et des organigrammes permet effectivement de constater la récurrence de certains noms. Il est vrai que cela tend à s'estomper : le mode de recrutement par concours a évincé peu à peu l'embauche par recommandation, en tant qu'auxiliaire ou ouvrier spécialisé, parfois même sans test de sélection.

Le phénomène, à la fois connu de tous - et dont on percevait davantage les travers lorsqu'il s'agissait de la famille des autres - donnait lieu à des plaisanteries aigres-douces : ainsi cet éloge apparent de la promotion sociale conclu de façon perfide : *« A l'Aviation civile, les fils d'ouvrier deviennent ingénieurs... le problème, c'est que les fils d'ingénieur y deviennent ouvriers. »* ; ou encore ce trait imagé d'un secrétaire administratif proche de la retraite : *« Dans la famille C..., lorsqu'il y a une naissance, avant d'aller déclarer l'enfant à la mairie, on remplit un questionnaire d'embauche à l'Aviation civile ! »*

Plus sérieusement, le recrutement familial paraissait présenter des garanties, comme l'exprimait cette déclaration d'un représentant syndical des ouvriers d'Etat au chef d'établissement qui

Sommaire

Les méthodes d'autrefois

Nous avons peine à comprendre aujourd'hui les méthodes d'autrefois : nous croyons à la vertu du concours, des examens, des diplômes, nous n'imaginons pas qu'on puisse entrer dans la carrière administrative sans titres, par le jeu des recommandations. Le XIXe siècle a vécu sur les traditions d'Ancien Régime : on entre dans l'Administration sur présentation, on est souvent employé de père en fils : c'est ce qui faisait la force des bureaux de Versailles, on entrait à seize-dix-huit ans dans les bureaux, on travaillait auprès de son père, on obtenait sa succession. Les pères avaient la perspective de placer leur fils dans les bureaux ; on leur accordait facilement cette récompense, et il se formait ainsi une espèce d'hérédité qui conservait l'uniformité de principes de l'Administration.

Guy Thuillier, *op. cit.*

souhaitait élargir le vivier des embauches : *« D'accord, mais à compétence égale, donnez la préférence aux candidats qui ont déjà un lien avec l'Aviation civile. »*

Si cette conception du recrutement, où la proximité constituait un atout, n'était pas véritablement conforme à la règle républicaine de l'égalité devant l'emploi public que le concours s'efforce de garantir, la souplesse qu'offrait le recrutement direct d'auxiliaires et d'ouvriers d'Etat a souvent permis de régler des cas sociaux véritables. Qui jetterait la pierre à la famille de s'être serré les coudes ?

Une famille, mais divisée

L'appartenance à une famille commune fonde implicitement la référence à l'unité de la DGAC, souvent réclamée par les syndicats confédérés ; sauf à remettre en cause sa propre existence, la direction générale ne peut qu'abonder en ce sens. Il en va différemment des syndicats corporatistes, et surtout de celui des contrôleurs aériens, qui a pu parfois caresser l'idée d'une structure distincte du reste de la DGAC, pour autant qu'elle ne remette pas en cause les garanties de la Fonction publique. L'unicité de la DGAC est d'ailleurs en partie une fiction : Navigation aérienne, Transports aériens, Formation aéronautique et Bases aériennes sont des mondes distincts, entre lesquels l'osmose est marginale, sauf peut-être pour les personnels administratifs.

Illustration de cette pluralité des mondes, les premiers protocoles ne concernaient que les corps de la navigation aérienne, de façon inégalitaire d'ailleurs ; l'accès des OCCA à la catégorie A et à l'appellation d'*ingénieur* provoquera un vif mécontentement chez les ingénieurs des études et de l'exploitation.

Les années quatre-vingts puis quatre-vingt-dix, avec les avantages catégoriels obtenus par les corps de la navigation aérienne et principalement les contrôleurs, mettront en lumière le cloisonnement de la DGAC en corps et statuts, administratifs et ouvriers étant d'abord exclus des protocoles, au motif non explicite qu'ils ne participent qu'indirectement à la collecte des redevances. Les protocoles s'étendront ensuite, mais les progressions statutaires et salariales, notamment pour les administratifs, ne connaitront pas la même vitesse ascensionnelle.

A côté de ces clivages corporatistes, il en est d'autres, et qui dépassent l'institution. Il y a les ingénieurs qui ont *fait* polytechnique et les autres, les administrateurs qui ont *fait* l'ENA et les autres et, chez les personnels administratifs, les reçus par concours et les promus au choix. Ces distinctions montent rarement à la bouche, mais au fond, l'on sait bien *qui est qui*.

Enfin, les métiers regroupés par l'institution DGAC, censés être les parties d'un même tout, sont fondés sur des formations et des cultures différentes. Chacun a ses références historiques, ses codes, son jargon, son humour, ses victoires et ses défaites.

Paradoxe ou non, la famille, puissance tutélaire, référence ultime, est faite de clans et de chapelles à géométrie variable, chacun revendiquant sa spécificité pour défendre son pré carré mais se réclamant de l'unité lorsqu'il s'agit de pénétrer dans le champ du voisin…

Technique et technicité

L'Aviation civile fait partie des Administrations dites techniques et comporte une majorité de personnels ainsi désignés ; les autres personnels sont appelés administratifs. La distinction, purement sémantique - elle n'a rien de réglementaire - se double, de façon plus ou moins consciente et plus ou moins avouée, d'une hiérarchie entre les deux catégories. Les techniques - à l'Aviation civile, les personnels de la navigation aérienne - constituent le cœur de métier, la raison d'être du service, tandis que les administratifs, non spécialisés et donc remplaçables, n'auraient de légitimité que d'appoint. Les activités de gestion sont d'ailleurs qualifiées dans leur ensemble d'administratives avec une touche de condescendance par un monde qui s'auréole de technique et revendique ainsi sans le dire le monopole de l'efficacité, oubliant que la technique ne se délimite pas, mais se mesure : entre les acteurs, ce qui fait la différence, ce n'est pas le domaine d'action, mais le degré de compétence - ou de technicité -, dont aucun métier n'a l'exclusive et n'offre la garantie.

Carnets de notes de l'auteur, 1999.

Le 141, rue Blomet, siège de la DNA de 1990 à 1993.

Maryse Lartigue

Familles et clans

Au gré des ses diverses affectations, Maryse Lartigue a pu mesurer les différences de culture et de comportement qui existaient entre les services, notamment ceux de la navigation aérienne et du service des ressources humaines, mais aussi la distance entre l'idée que les services se font des autres et la réalité.

« Quand j'ai commencé au STNA, au début des années quatre-vingts, le département 5 organisait tous les 15 jours un pot le vendredi après-midi. Tout était prétexte, anniversaires, retours de mission… les fournitures nécessaires étaient rangées dans une armoire et, si l'on était pris au dépourvu, la coopérative installée sur le site permettait de faire face. L'ambiance y était très conviviale avec un brassage des différents corps techniques (IEEAC, ESA, TAC, TET) et des personnels administratifs. Il y régnait un esprit de camaraderie très sympathique.

J'ai travaillé un an à Montparnasse, au cabinet, en 1988-1989, et je me souviens avoir tiré les rois chez le directeur général, Daniel Tenenbaum, avec une galette d'une taille incroyable, qui venait de la Duchesse Anne. Parmi d'autres souvenirs de cette époque, un détail qui m'avait choquée : le chef du bureau du personnel recevant ses visiteurs les pieds sur le bureau, *Midi Olympique* entre les mains.

En 1989, j'ai été reçue à l'écrit du concours de secrétaire administratif et je me souviens que Jean-François Sapin, qui m'impressionnait beaucoup et qui présidait le jury, se frottait les mains lorsqu'il m'apercevait : *"Je vous attends à l'oral… "*. J'ai été reçue première, mais je n'ai pas pu choisir mon affectation : c'était la météo, à Boulogne-Billancourt. Je n'étais pas enchantée… J'ai demandé une entrevue à Alain Monnier que j'avais connu comme chef du STNA ; il m'a incitée à accepter la mobilité, et je ne l'ai jamais regretté.

A la météo, j'ai découvert la gestion des ouvriers, c'était passionnant, la déconcentration par établissements donnait une véritable autonomie de gestion. Toutefois, le démarrage avait été laborieux, car le jour où j'ai pris en charge les dossiers, j'ai constaté que toutes les données avaient été effacées de l'application informatique… je succédais à une personne qui probablement n'avait pas trouvé de meilleur moyen de se rendre irremplaçable.

En 1990, on m'a proposé de rejoindre la DNA, pour gérer les contrôleurs. J'ai pris le poste à mon retour de maternité. La DNA était alors rue Blomet et le directeur, Yves Lambert, est venu m'accueillir comme il le faisait pour les nouveaux arrivants. Cela mérite d'être souligné. Blomet était très agréable, nous y formions une petite famille.

La gestion des contrôleurs s'est déroulée sans histoire, mais il fallait s'imposer… les grandes grèves étaient derrière nous, les contrôleurs étaient devenus ingénieurs et ça ne surprendra personne si je dis que la DNA pratiquait en fait une sorte de cogestion avec le syndicat majoritaire. Ce qui était étonnant, c'est qu'elle mettait un malin plaisir à contourner les textes. Les responsables prétextaient que le service des ressources humaines avait négocié les mesures catégorielles avec le Budget et la Fonction Publique sans vraiment connaître les dossiers… en fait, je crois que cette gymnastique intellectuelle était presque devenue un jeu.

En ce temps-là, DNA/4 avait institué un méchoui annuel auquel participait DNA/8, à Coulommiers où le STNA disposait de deux Algeco en bout de piste. Roger Macé, à l'origine du méchoui, avait même bricolé un tournebroche électrique avec un moteur de machine à laver le linge. Les dames confectionnaient les desserts, les messieurs prenaient les boissons à leur compte.

Roger Macé avait d'autres talents. Avec l'aide d'un développeur, il avait conçu une application de gestion des personnels, *Lagopède*. Il avait passé plusieurs mois avec un gestionnaire pour connaître les procédures et c'est certainement pour cela que l'application donnait satisfaction. On ne pouvait pas en dire autant de *Santos*, l'application concernant les autres personnels de la DGAC, qui avait été sous-traitée. En revanche, par la suite, le service des ressources humaines devenu entre-temps secrétariat général a mis au point une nouvelle application satisfaisante, *NoirH*, et la DSNA a dû abandonner *Lagopède*, qui avait vieilli.

En 1993, la DNA a rejoint Issy-les-Moulineaux et a perdu un peu de son indépendance.

Parmi toutes les personnes que j'ai connues au cours de ma carrière, deux m'ont particulièrement marquée : Georges Charve, dont la jovialité cachait une grande détermination, et Jean-Michel Vernhes, qui alliait l'intelligence à la simplicité et à de grandes qualités humaines. »

Témoignage recueilli en décembre 2011.

Sommaire

Nathalie Ferté

De la chance dans mon malheur

« Ma mère était reprographe au bureau dessin du STNA. Elle avait commencé à la météo, avenue Rapp. Elle est tombée malade en 1975. Orpheline de père, je suis allée en pension rue Blomet, à la congrégation Saint-Charles, à l'endroit précisément où la DNA a eu plus tard ses bureaux. Ma tante habitait cette rue.

Maman est décédée en août 1981. J'avais 17 ans. Ma tante s'est occupée de moi, mais j'ai eu aussi la chance que le STNA tienne à me prendre en charge. Madame Najac, chef du bureau des affaires générales, son adjoint, monsieur Ettori, le chef du bureau dessin, monsieur Toutin, et le chef du département administration, monsieur Ratiarson, ont fait en sorte de m'embaucher. J'ai été recrutée comme ouvrière d'Etat groupe IV et j'ai remplacé ma mère à son poste.

Comme formation, j'avais simplement une année de secrétariat. J'aurais bien aimé un métier manuel. Mon oncle me voyait bien dans la joaillerie. La vie en a décidé autrement.

Je connaissais déjà le service, j'y venais du temps de maman, et je lui disais que j'aurais bien aimé travailler avec elle. Ça a été difficile de revenir à la Convention, alors qu'elle n'était plus là, et de prendre sa place.

Je m'occupais du tirage de plans. Du temps de maman, on utilisait des machines à ammoniaque, et les reprographes étaient suivis médicalement, avec des prises de sang tous les six mois. Quand j'ai commencé, c'était le début des machines à émulsion, on était suivis comme par le passé mais on ne savait pas grand-chose sur les effets secondaires… je pense aujourd'hui qu'il n'y en a pas eu.

Au STNA, l'ambiance était bonne, mais je n'avais pas beaucoup de contacts, c'est dans ma nature ; quand par la suite je me suis retrouvée au courrier général, mes collègues pensaient que j'étais nouvelle. D'ailleurs, le bureau dessin était mal connu au sein du STNA, sauf des ingénieurs qui avaient affaire à nous. J'aimais bien le contact avec eux, les rapports étaient simples, cela a un peu changé aujourd'hui.

Le bureau dessin était en bout de bâtiment, dans l'aile avancée côté rue Lecourbe, au 2e étage car il fallait de la lumière. Par la suite, il a été transféré du côté rue de la Croix-Nivert, au-dessus de la cantine. Nous étions deux à la reprographie, Serge Mérand, remplacé ensuite par Marceline Joseph-Rose, et moi. Puis je me suis retrouvée seule, jusqu'en 1993, au moment où la reprographie a fermé et où j'ai dû changer de poste. L'activité dessin a continué quelques années encore.

J'ai été affectée au courrier général du STNA. Nous recevions parfois des enveloppes sanguinolentes et qui ne sentaient pas bon, destinées à messieurs Briot et Eudot, qui s'occupaient du péril aviaire. On a demandé aux services de ne plus envoyer que les plumes, cela suffisait pour identifier les oiseaux… le STNA n'avait pas à pratiquer d'autopsie.

Par la suite, j'ai fait un remplacement à la bibliothèque technique, mais je n'ai pas été réaffectée au courrier, car une autre personne, madame Robine, y avait été embauchée entre-temps, elle aussi pour des raisons sociales. J'ai été affectée au secrétariat de Dominique Andrivon, qui avait remplacé madame Najac aux affaires générales. J'étais un peu décontenancée, mais je me suis perfectionnée en secrétariat et je suis restée à ce poste jusqu'en 1997. Le STNA partait à Toulouse et j'ai alors rejoint le SAR, qui était logé à Montparnasse. »

Témoignage recueilli en janvier 2011.

Un métier perdu

J'ai été embauchée à la météo en 1978, avenue Rapp, après avoir passé un concours de dessinateur. J'avais une formation en arts plastiques. A l'Alma, nous étions une huitaine, on dessinait les cartes météo, on travaillait au tire-ligne, à la plume… En 1984, notre unité devait rejoindre Trappes, et comme cela ne m'arrangeait pas, j'ai cherché un autre poste. J'ai été affectée au STNA, à la Convention, toujours comme dessinatrice, au bureau des affaires générales. Nous étions cinq et nous dessinions des plans d'implantation de blocs techniques et de VOR, pour le département V. Peu à peu le travail a diminué, les plans se faisaient de plus en plus sur informatique, mais en sous-traitance. En fait, l'Administration ne s'était pas adaptée. A la fin, au STNA, le travail se faisait rare, mes collègues ont changé d'orientation. Moi, je suis restée jusqu'au départ du service à Toulouse, en 1998. J'ai rejoint alors le service communication de la DNA.

En fait, le dessin assisté par ordinateur était apparu au début des années 1980, lorsque j'étais à la météo, mais on avait continué à travailler à la plume. De même, au STNA, le bureau dessin n'a pas pris le tournant de l'informatique. En s'adaptant, on aurait certainement pu conserver ce métier dans l'Administration, au lieu de tout sous-traiter... J'aurais bien aimé continuer dans mon métier d'origine, mais cela n'a pas été possible.

Annick Grondin, témoignage recueilli en décembre 2011.

Sommaire

Evelyne Gogneau

La DGAC, ma deuxième famille

« J'ai débuté à Montparnasse en mai 1978, j'avais 17 ans et demi. Mes parents travaillaient à la DGAC, mon père avait commencé à Chevannes, puis nous étions partis en Polynésie. Mon père s'occupait de Rangiroa.

Ensuite, j'ai connu des difficultés familiales, il a fallu que je travaille, j'ai arrêté mes études. Ma mère était alors au cabinet, chez Claude Abraham. Je me suis présentée au bureau des concours, chez messieurs Poggi et Mosca, pour passer un test, j'étais très impressionnée. Je n'ai pas fait de fautes d'orthographe - apparemment c'était rare -, j'ai été embauchée comme auxiliaire et affectée au bureau du cabinet. J'aurais préféré aller dans un autre service que celui où travaillait ma mère...

En fait, j'ai eu beaucoup de chance. Colette Rivain, chef du cabinet, m'a pris sous son aile et m'a beaucoup appris, notamment à rédiger des courriers parlementaires. Elle m'a aidée à passer des concours. Au cabinet, je jouais un peu les bouche-trous. Claude Abraham était sévère, mais je lui dois beaucoup. Il s'était aperçu que je pouvais prendre des notes en anglais. Il était un peu soupe au lait, mais il le regrettait aussitôt et revenait avec des cadeaux pour se faire pardonner par ses collaboratrices.

A l'été 1978, peu après mon arrivée, les contrôleurs se sont mis en grève. A la direction, tout le monde était en congé et certains ont dû rentrer. Des négociations ont eu lieu, je me souviens d'une activité intense, il n'y avait plus d'horaires, je frappais des tas de notes, je faisais du café…

Je voulais évoluer, suivre des cours du soir pour passer mon bac par correspondance, mais c'était difficile à cause des horaires. En 1979, je me suis occupée d'une délégation étrangère au salon du Bourget et j'ai continué par la suite. J'ai beaucoup appris au cabinet, notamment avec les conseillers comme Jean-Paul Lavictoire et Samy Saadia.

En 1982, Daniel Tenenbaum a remplacé Claude Abraham. Je le connaissais déjà puisqu'il était auparavant directeur des programmes aéronautiques civils. J'ai été reçue au concours de commis, je devais prendre un autre poste et j'ai été affectée avenue Rapp, à la météo. J'y suis restée une demi-journée… M. Tenenbaum m'a fait revenir et j'ai été affectée au SFACT, chez Bernard Palayret.

Je me suis donc retrouvée à la Convention, au bureau du personnel, avec Pierre Simon et Marie-France Besse. Je m'occupais de la gestion des personnels techniques du SFACT et des centres, j'y suis restée deux ans. Je me souviens, à l'occasion de reconstitutions de carrière, avoir trouvé dans les dossiers des documents de l'époque de Vichy qui m'ont choquée, notamment des questionnaires d'embauche où les candidats devaient donner des garanties sur leurs origines et leurs fréquentations. Plus tard, j'ai eu à classer des archives, car les placards des couloirs débordaient, et je suis tombée sur d'autres documents de l'époque de Laval, des dénonciations… j'en ai référé à mes supérieurs, mais on m'a expliqué que le passé était le passé. Je crois que beaucoup de choses ont été détruites. C'était des sujets tabous, on n'en parlait jamais.

M. Palayret m'a affectée au bureau des questions réservées et relations extérieures, avec Charles Boissonade, malgré les réticences de la division administrative. Je me suis occupée du courrier parlementaire, du bulletin du SFACT. J'ai travaillé aussi avec Jean Chabagno.

En 1991, j'ai réussi le concours de secrétaire d'administration centrale. Je me souviens que Jean-Paul Troadec, qui dirigeait alors la formation aéronautique d'Etat m'a aidée à préparer l'oral… je lui en sais gré. J'ai travaillé avec Bernard Adès, à la division personnels aéronautiques, puis j'ai été rattachée au chef du bureau aviation générale, Jean Nobel. En fait, j'étais chargée de la communication du SFACT. Claude Frantzen, qui avait remplacé Bernard Palayret, a souhaité que la DGAC s'investisse à nouveau dans les parrainages de manifestations et je me suis occupée de ce dossier. L'organisation du service a été modifiée en 1993, le service d'exploitation de la Formation aéronautique a été créé et j'ai mis en place un journal du SEFA.

La Convention, c'était des bâtiments un peu tristes. Il y avait des côtés sympa, on jouait aux cartes, certains au bridge… mais, en 1993, on n'était pas mécontents de quitter les préfabriqués pour du neuf.

L'Aviation civile m'est familière depuis l'enfance. J'y suis rentrée très jeune, sans pouvoir continuer mes études. J'y ai trouvé une deuxième famille. Je me sentais dévalorisée, j'ai fait en sorte de progresser en passant des concours, et beaucoup de gens m'y ont aidé, en commençant par Mme Rivain. J'ai eu la chance de travailler avec des chefs de service qui avaient un sens élevé du service public, comme Claude Abraham, Bernard Palayret, Jean-Paul Troadec, Claude Frantzen… je leur dois beaucoup. »

Témoignage recueilli en décembre 2011.

Sommaire

1972, 1 quai Branly. Françoise Laignaud, Jean Bessemoulin, directeur de la Météorologie nationale et Nicole Gazonneau.

1976, Montparnasse, Nadine Fontaine. Le chapeau est surmonté d'une tour de contrôle.

Robert Espérou, distrait pour un instant du transport aérien par Nadine Fontaine.

La Sainte-Catherine, une fête de famille ?

Dans les services de l'Aviation civile comme dans la plupart des entreprises, le 25 novembre, jour de la Sainte-Catherine, donnait autrefois lieu à des réjouissances. Les jeunes femmes de vingt-cinq ans encore célibataires, appelées ce jour-là *catherinettes*, étaient fêtées par leurs collègues qui leur confectionnaient pour l'occasion des chapeaux jaunes et verts, sur lesquels étaient montés des éléments rappelant leur métier, souvent des machines à écrire, parfois aussi le Concorde, voire une tour de contrôle. On disait des jeunes filles qu'elles *coiffaient la Sainte-Catherine*.

L'institution fêtait ainsi quelque chose qui relevait non seulement de la vie privée mais aussi de la vie intime, et dont la théâtralisation pouvait mettre mal à l'aise. Mais le temps n'était pas venu pour les jeunes filles de refuser les projecteurs d'un jour, comme il eut été malséant de dénoncer le paternalisme ordinaire.

Un bal de la Sainte-Catherine fut même organisé à plusieurs reprises, tout d'abord à la météo en 1954, par la toute jeune Association sportive de la météo, puis par le COSPAC dans les années soixante.

Fin des années 1970, Montparnasse. Dhalliane Lecomte.

1975, Montparnasse. Annick Andréo et Josiane Haumont coiffées pour la Sainte Catherine.

1979, Montparnasse. Nelly Cario, Patrick Dalençon, Françoise Gulde, Lysiane Poix, Gérard Descargues.

On dansait dans les bureaux et dans les escaliers

Tous les ans, à Montparnasse, vers le 25 novembre, Mme Janin, chef du bureau du personnel, organisait un cocktail pour fêter les catherinettes, c'est-à-dire les filles qui arrivaient à l'âge de 25 ans sans être mariées, et il y en avait beaucoup…. On leur fabriquait des chapeaux en forme d'avion, en jaune et vert comme il se doit, et chacun amenait des plats cuisinés, des gâteaux. On dansait dans les bureaux, dans les escaliers… ça se faisait aussi dans d'autres directions, aux Transports aériens, par exemple, chez monsieur Espérou. Cela rapprochait les gens, et le chef de bureau de son personnel. On invitait parfois le sous-directeur.

Témoignage resté anonyme.

Sommaire

Silhouettes et caractères

Il en est de la famille administrative comme de la famille privée : l'individuel l'emporte souvent sur le collectif, la personnalité sur le conformisme, la volonté d'indépendance sur l'esprit clanique. Comme la cellule familiale, l'Administration a ses enfants gâtés et ses enfants prodigues, ses mal-aimés, ses laissés-pour-compte ; et si l'autorité du père condamnait parfois au silence, le principe hiérarchique, de même, muselle la parole. Car si le temps est à la communication, elle reste pour l'essentiel verticale : déranger est aussi mal aisé qu'autrefois. D'ailleurs, le souhaite-t-on vraiment ? Un directeur, et c'est son drame, a toujours plus de courtisans que de conseillers.

Certains, de toute façon, restent dans l'ombre, gagnent simplement leur vie, travaillent à la DGAC comme ils le feraient ailleurs. L'Aviation civile fut le premier concours qui se présenta, ou le premier auquel ils furent reçus. Parfois aussi leur métier n'a rien de spécifique, existe dans d'autres services, publics ou privés… On aurait cependant tort de considérer que le sentiment d'appartenance à la famille est propre aux anciens de l'ENAC : l'attachement à la maison est parfois très fort chez ceux dont la profession n'a rien d'aéronautique ; il vient parfois avec le temps.

Lieux d'indifférences et de passions mêlées, les bureaux sont aussi lieux de despotismes. Chaque service a son tyran, dont il faut s'assurer les bonnes grâces, ce qui n'est jamais gagné. Il n'est pas nécessairement haut placé dans l'échelle hiérarchique ; il s'épanouit dans les postes clé, où le pouvoir de dire non est grand. Le tyran l'est dans l'âme et sait d'ailleurs transformer tout territoire en chasse gardée. Certains se souviennent de ce chef de bureau de la Convention, qui avait fait installer dans son bureau un système lui permettant de « sonner » ses subordonnés comme des domestiques et dont les collaboratrices devaient le matin épousseter les meubles… Tel autre, timide en société, prenait de l'assurance dans l'huis clos de son bureau, où il ne délivrait à ses agents de crayons à papier neufs que contre la restitution des précédents et leur interdisait de tuer l'ennui des heures creuses par la lecture ou même en préparant des concours.

Mais la tyrannie la plus répandue reste celle du paternalisme - ou du maternalisme. C'est la plus difficile à combattre, car elle ne veut que votre bien ; la plus humiliante, car l'on sait mieux que vous ce qu'il vous faut ; la plus hypocrite, car la volonté de conserver le pouvoir sur les âmes se dissimule sous les habits de la bonté.

Forme théâtrale de la tyrannie, la *diva*. Le féminin est trompeur : le personnage existe chez les deux sexes ; mais il est vrai que c'est elle qui a fait fortune - Hergé y est pour quelque chose -, et que son équivalent masculin n'est jamais appelé le *divo.*

Homme ou femme, c'est une personne habile à persuader les autres, et notamment son chef de service, de son importance décisive pour la marche des affaires. Elle se rend effectivement indispensable, non pas en contribuant à la cohésion de l'équipe, mais en faisant des dossiers une chasse gardée et en ne distillant l'information qu'au compte-gouttes, comme une faveur. Cadres, administratifs ou techniques, agents d'exécution, aucune catégorie n'en est exempte… avec un point commun, indispensable à l'édification de la statue : la longévité. L'ancienneté dans le service et son corollaire, la mémoire des antécédents, des pratiques, de ce qui n'est pas écrit lui confèrent une sorte de sagesse apparente, de légitimité et lui donnent le pouvoir de l'immobilisme, celui de s'opposer aux changements qui saperaient les bases de son piédestal. Son monde n'est pas celui de la clarté, de la logique, de la discussion des objectifs : c'est celui du théâtre, avec l'annonce de catastrophes puis de solutions providentielles. Telle la diva - ou le divo -, qui n'est pas au service de la partition, mais la considère créée pour sa gloire, elle ne sert pas l'intérêt public ; elle s'en estime dépositaire, se confond avec lui, entend l'incarner.

Mais le temps rattrape les idoles et la perte du trône devient un jour certaine : le service se restructure, fait mouvement vers d'autres horizons ; ou, tout simplement, vient l'âge de la retraite, qui n'a pas compris qu'il devrait épargner les talents. L'on va bientôt s'apercevoir que l'irremplaçable ne l'était pas vraiment, que l'activité va survivre au départ de qui s'en considérait propriétaire… la diva n'a alors d'autre solution que de rendre sa succession matériellement difficile. Les collègues les mieux avisés, conscients

Sommaire

du risque car l'ayant déjà encouru, s'organisent pour prévenir la disparition soudaine des dossiers… ou, ce qui est moins aisé et donne à la diva et au divo modernes un pouvoir inégalé, la destruction des fichiers informatiques. Bien des services l'ont vécu, et le vivront.

Couloirs, escaliers et cours sont parfois hantés de personnages étranges. Les dames du 93 redoutaient les rencontres inopinées dans l'ascenseur avec ce cadre corpulent qui les paralysait de son regard fixe. Il ne disparut que lorsqu'un chef du personnel s'avisa de l'affecter au service médical qui, jusque-là plus soucieux de l'intéressé que de ses collègues, considéra soudain que sa réforme était inéluctable. Plus fournie en personnages atypiques que l'immeuble de Montparnasse - les recoins y étaient plus nombreux et le directeur général plus lointain - la Convention hébergeait un adepte de la gymnastique qui, vêtu d'une blouse grise, faisait chaque matin ses exercices dans la cour et collait ensuite son nez au carreau pour observer ses collègues… puis reprenait ses activités professionnelles dans lesquelles il donnait, paraît-il, satisfaction. La famille, indulgente, s'accordait tacitement pour protéger les plus étranges de ses enfants.

D'autres, enfin, plus nombreux, traversent le temps sans que jamais on les remarque, oubliés de leur vivant. Qui donc saura ce qu'ils furent, la contribution qu'ils apportèrent au service ? Ils ne sont connus ni des directeurs, ni des syndicats, simplement de leurs pairs. Ils tissent des amitiés discrètes mais fidèles, n'aiment pas se mettre en avant, ne participent à la célébration des départs et des anniversaires, et brièvement encore, que lorsqu'il s'agit de collègues très proches. Par nature plus que par principes, ils ne se reconnaissent ni dans le discours hiérarchique, ni dans le jargon syndical ; ils sentent d'instinct que ce sont là des langues étrangères, destinées à d'autres. Ils connaissent mal leur statut et leurs droits, pensent naïvement que tout est pour le mieux, que ce qu'ils méritent leur sera donné, que leur tour viendra. Ils osent parfois présenter des concours, mais la perspective de l'oral leur noue les entrailles, ils perdent leurs moyens, se sentent pris au piège et trouvent normal, car habituel, de ne pas faire partie des élus. Lors des campagnes d'avancement, ne sachant plaider leur cause ni à droite ni à gauche, ils font les frais des marchandages entre les services et les représentants du personnel qui se disputent un nombre de promotions de toute façon modique. Ils sont rarement en retard et partent à l'heure, la conscience professionnelle leur est naturelle, comme un devoir familial. Et lorsqu'ils s'en vont, c'est sur la pointe des pieds…

Mais qu'ils aient été de l'ombre ou de la lumière, avec les ans, l'immense majorité de ceux qui ont quitté le service disparaît peu à peu de la mémoire. Seuls subsistent de leur passage quelques caractères d'imprimerie sur les annuaires et quelques feuillets dans les dossiers d'archives. Les uns remplirent leur tâche simplement, dans la discrétion. D'autres, promus à des postes élevés, crurent influer sur le cours des choses, puis, voyant leur fin prochaine, se consolèrent avec médailles et honneurs.

Le temps rend vaine la vanité et tous, dirigeants ou tâcherons, hommes de dossiers ou d'entregent, familiers de l'ombre ou épris de lumière, se fondent peu à peu dans leur époque, constituant dans la mémoire de leurs successeurs une famille sans noms et sans visages ; une famille enfin réunie, celle de l'Aviation civile d'autrefois, qui rejoint le monde mythique des paradis perdus.

Sommaire

Hier et aujourd'hui

Les textes qui régissent l'organisation de l'Etat sont le squelette de l'humanité qui les a produits : l'historien qui tente de reconstruire le temps se nourrit des documents d'archives et, s'il a de la chance, des témoignages oraux qui les accompagnent.

L'Administration de l'Aviation civile d'avant-guerre, confondue avec celle de l'Aviation militaire, a laissé peu de sources documentaires. De même pour celle de Vichy, pour laquelle on aurait aimé que dirigeants et fonctionnaires du rang aient, avant de disparaître, livré leur quotidien, leurs difficultés et les contradictions qu'ils eurent à assumer.

Pour l'après-guerre, la revue de l'Aviation civile publiée de façon régulière depuis 1946 constitue une source majeure, étant entendu que, comme toutes les sources institutionnelles, elle embellit la réalité : elle décrit ce qui doit être, non ce qui est. Elle est d'ailleurs muette sur l'Aviation civile d'avant-guerre, comme sur celle de Vichy.

Parmi les témoins interviewés, les plus anciens sont entrés dans la vie active après-guerre et ne souhaitent pas s'étendre sur la période antérieure, dont ils ont pourtant côtoyé les acteurs. En revanche, ceux recrutés après 1960 et aujourd'hui retraités ou dans la dernière partie de leur carrière parlent sans retenue excessive. Contrairement à leurs aînés, que la fidélité au service empêche d'exprimer à haute voix la moindre réserve, ils considèrent que la critique n'est pas incompatible avec l'attachement à l'institution.

Enfin, l'angle choisi pour évoquer l'histoire de l'Aviation civile - ses implantations géographiques au cours du XXe siècle - explique que les plus jeunes de ses agents, embauchés après 1993, année du regroupement de l'administration centrale à Issy-les-Moulineaux, n'aient pas témoigné ici.

Le présent ouvrage est donc, dans sa partie testimoniale, un reflet de l'image que les fonctionnaires recrutés entre l'après-guerre et le début des années quatre-vingt-dix ont conservé de leur temps et des évolutions de l'Administration qu'ils ont servie.

Dans ces témoignages, rares sont ceux qui préfèrent le présent au passé, qui affirment qu'avec le temps serait venu le progrès, que l'on travaillerait mieux aujourd'hui qu'hier, avec des moyens supérieurs et des hommes mieux formés. Au contraire, sans aller jusqu'à se référer à un monde sans défauts, les témoins parlent des sites disparus de l'Aviation civile avec affection, attendrissement, et en définitive nostalgie : les relations étaient plus vraies, les rivalités moins fortes, la hiérarchie à la fois plus proche et plus respectée, les amitiés plus profondes… l'Aviation civile était une maison, le service une famille.

Peut-il en être autrement ? Celui que le présent satisfait ou que l'avenir fascine est peu enclin aux retours en arrière et au témoignage ; et pour celui qui accepte de se livrer, le ressort essentiel n'est pas le désir de contribuer à l'histoire, mais la nostalgie, même s'il s'en défend. Quand le témoin évoque son passé professionnel, il parle, qu'il le veuille ou non, d'un temps idéalisé par le souvenir et, à la question : *Pourquoi était-ce mieux avant ?*, la seule réponse véritable, jamais formulée, n'est-elle pas : *Parce que c'était ma jeunesse ?*

Il faut tempérer cela, accepter l'idée que la nostalgie est naturelle, que l'analyse ne saurait de toute façon être objective, y compris celle de l'historien de métier, qui ne pénètre l'opacité des archives que grâce à une vision préalable et à l'intuition de ce qu'il cherche. La vie professionnelle, comme la vie tout court, est vécue par les sens ; les acteurs n'eurent jamais qu'une perception subjective des faits et croire qu'ils pourraient, vingt ou trente ans après, démêler le vrai du faux serait absurde, voire naïf.

En définitive, la balance qui permettrait de peser l'Aviation civile d'hier et celle d'aujourd'hui n'existe pas. Tout au plus peut-on souligner des évolutions et se demander si les changements identifiés sont spécifiques à l'institution ou plus généraux. Se pencher sur son passé professionnel, c'est prendre le risque de l'hagiographie, mais c'est aussi refuser un biais des temps actuels, celui qui consiste à juger passéiste toute critique de l'évolution des mœurs ; c'est lutter contre ce que Jean-Michel Léniaud[1] a appelé *« le terrorisme de la modernité-progrès, fondé sur une assimilation abusive entre progrès technologique et progrès social. »*

1. Directeur d'études à l'Ecole pratique des hautes études.

Sommaire

Entre les murs

Lorsque le STNA est parti à Toulouse, j'ai rejoint le service de la communication de la DNA et je ne l'ai jamais regretté. J'ai travaillé avec des personnes très sympathiques et compétentes, comme Jacques Derbin. Mais avec le temps, les relations humaines ont perdu en qualité, les gens sont devenus plus individualistes. Auparavant, on avait peut-être moins de moyens, mais on s'occupait davantage des nouveaux arrivants, on les aidait à s'intégrer dans le service. Aujourd'hui, ils sont davantage livrés à eux-mêmes, pas tellement pour le travail, mais pour tout ce qui concerne l'environnement professionnel. C'est vrai pour les administratifs, parfois aussi pour les techniques. Les nouveaux venus sont très sensibles à cet aspect des choses. Certains en parlent, mais toujours avec réserve.

Je crois qu'autrefois il y avait davantage de contacts entre les agents et leurs directions. Les rapports étaient plus simples, plus vrais. La confiance était là. Chacun était à sa place et savait ce qu'il avait à faire. Aujourd'hui, on a l'impression que chaque service, chaque corps a tendance à se refermer sur lui-même, à défendre son propre intérêt. Certains ne cherchent même plus à communiquer et encore moins à coopérer. Peut-être est-ce l'administration centrale qui veut ça ? Peut-être est-ce la division et la spécialisation du travail ? L'arrivée de l'informatique et d'Internet ? Peut-on parler d'une détérioration générale des rapports humains au travail, ou est-ce plus compliqué ?

Annick Grondin, témoignage recueilli en décembre 2011.

En 1945, l'Aviation civile, désormais distincte de l'Aviation militaire, est tout abord confrontée à la nécessité de reconstruire un pays qui a souffert et une aviation quasiment disparue. Les ingénieurs et techniciens du SGACC ont devant eux des chantiers immenses, en métropole et outre-mer, qui laissent peu de temps au doute ; par la suite, l'essor du transport aérien et les épopées de Caravelle et de Concorde leur donneront le sentiment de participer à une histoire encore pionnière. Et chez les gestionnaires, le nombre de strates reste raisonnable, de telle sorte que l'on peut mieux percevoir la finalité des tâches auxquelles on contribue.

Avec le temps, les métiers deviennent plus complexes, la réglementation s'opacifie tandis que les tentatives répétées de simplification de la chose administrative restent lettre morte ; l'informatique apparaît, avec ses facilités mais aussi son jargon et ses dictats, rigidités nouvelles. Autant d'éléments qui réduisent la capacité du fonctionnaire à maîtriser le domaine dont il est chargé ; tout contribue à le persuader qu'il n'est qu'un maillon. Comment s'étonner d'un désengagement progressif ?

Dans les années cinquante, deux directions ont le vent en poupe, Météorologie mise à part : les Bases aériennes et les Transports aériens. Puis la circulation aérienne s'intensifie, la nécessité de son contrôle se fait sentir et les outils vont suivre. La direction de la Navigation aérienne occupe bientôt la première place au sein de la DGAC. Les contrôleurs prennent conscience de leur pouvoir : ils donnent désormais le ton de la paix sociale et des avancées salariales.

Pour les personnels des autres mondes que celui du contrôle, cela entraîne souvent la perte de repères. Le pouvoir hiérarchique, fondement de l'organisation administrative, a vacillé, la direction cherche avant tout à éviter les conflits et semble désormais plus suivre que diriger ; la continuité du service public, qui fonde moralement la situation particulière du fonctionnaire, est moins perceptible, masquée par une redistribution des avantages liée à la capacité pour une catégorie donnée de bloquer son fonctionnement.

Dans les témoignages recueillis, seuls les personnels qui furent investis de responsabilités majeures, et encore pas tous, évoquent de façon positive l'abandon des locaux de Montparnasse et de la Convention. Le rassemblement de l'administration centrale semble avoir été vécu comme une perte d'âme, très rarement comme un facteur de rapprochement des autres services, qui raccourcirait les délais et simplifierait la tâche. En fait, peu parlent de l'éparpillement ancien comme d'une gêne : au contraire, l'on s'identifiait au lieu sur lequel on travaillait, la différence était source de légitimité et de fierté. De surcroît, en 1993, au nom du regroupement, l'on quitte les quartiers vivants de la rive gauche pour un domicile provisoire, dans un quartier encore en chantier.

Les années quatre-vingt-dix, au cours desquelles l'administration centrale se regroupe à Issy-les-Moulineaux, sont aussi celles de la décentralisation. Les services techniques centraux, prolongement naturel des grandes directions, que l'on avait l'habitude de côtoyer et avec lesquels l'osmose était fréquente, quittent la région parisienne pour le Sud-Ouest. Au cours des décennies précédentes, le SGAC et l'inspection générale avaient contesté le bien fondé de l'éclatement géographique de l'Aviation civile ; lorsque le départ devient inéluctable, la DGAC n'applaudit pas et se contente de positiver les transferts par la possibilité de départ vers le sud pour les agents qui le désirent. Mais dans l'affaire, nombre de

Sommaire

Une efficacité apparente

Les méthodes de travail ont beaucoup évolué, et je ne suis pas certaine que ce soit toujours en mieux. Les échanges par message sont devenus la règle, au détriment du contact direct.

On envoie des e-mails pour un oui ou pour un non, y compris pour communiquer avec le bureau d'à côté… On a à cœur de traiter tous les messages reçus, ce qui génère en définitive une course après le temps et constitue un facteur de stress.

On pourrait penser qu'avec les moyens modernes on est plus efficace, c'est une illusion. Nous sommes devenus multitâches. C'est très bien d'être autonome dans la frappe, la mise en page, le scan et l'envoi des documents et de savoir à l'occasion réparer la photocopieuse, mais tout cela se fait au détriment de l'énergie consacrée aux dossiers et au travail intellectuel. Le temps de réflexion a diminué, le rythme de travail s'est accéléré, il ne permet plus le recul sur les dossiers et l'anticipation des problèmes.

Laurence Brun-Potard, témoignage recueilli en décembre 2011.

La solidarité

Sur l'époque de Montparnasse, je dirais que les gens étaient plus solidaires les uns des autres. Maintenant c'est différent, c'est chacun pour soi, on est plus égoïste. Je regrette cette époque, il y avait une meilleure entente. Si quelqu'un était dans le besoin, dans le travail ou même dans la vie privée, on essayait de l'aider. Il y avait une certaine complicité. Maintenant on est un matricule, quand on te donne quelque chose à faire, tu le fais, c'est tout. Mais pour les souvenirs, je n'en ai que des bons, les mauvais, je les ai effacés.

Pierre Lecherbonnier, témoignage recueilli en octobre 2009.

personnels perdront leur métier sans avoir le temps ou le désir de transmettre leur savoir et leur culture ; et beaucoup, migrants ou sédentaires, perçoivent désormais leur maison comme divorcée. L'unité ou tout du moins le sentiment d'unité n'y a pas gagné.

Le changement de domicile, vécu comme un abandon des lieux fondateurs, s'accompagne ainsi du départ d'une partie de la famille. Mais le début des années quatre-vingt-dix est également l'époque où le micro-ordinateur gagne peu à peu les bureaux, où la messagerie apparaît et semble devoir prendre le pas sur les rapports humains.

La simultanéité de ces événements, les deux premiers spécifiques à la DGAC, le troisième plus général, peut obscurcir la vue, car elle crédite l'arrivée sur le nouveau siège de travers qui ne lui sont pas imputables : dans les souvenirs de ceux dont la vie professionnelle a débuté avant 1990, Montparnasse et la Convention ne sont pas seulement synonymes d'une vie ancrée dans la vie parisienne et d'une famille rassemblée, ils symbolisent aussi la vie en direct, celle où l'on ne parle pas encore par écrans interposés et où le travail en commun implique la rencontre.

Et lorsque six ans plus tard la DGAC emménage rue Farman, le numérique est bien installé, les méthodes de travail ont changé ; à part les équipes de la logistique, confrontées à un bâtiment plus complexe, le déménagement de quelques centaines de mètres n'a pas marqué les témoins. La pièce est jouée depuis 1993.

Au temps où les services parisiens étaient encore éclatés, le temps de travail dépassait les 40 heures ; le samedi, jour ouvrable, resta longtemps un jour ouvré. Les congés étaient généralement pris collectivement, en juillet ou en août. En définitive, l'on passait la majeure partie de son temps au travail : c'est pourquoi l'on y aménageait des plages agréables, officielles ou non, où tout devenait prétexte à la fête et occasion de pots mémorables, prolongés parfois tard dans la soirée. Plus qu'aujourd'hui, l'on vivait au travail, sinon pour le travail.

Dans les témoignages, de façon générale, l'autorité hiérarchique n'est pas contestée dans son principe, mais dans ses modalités ; la tyrannie est parfois évoquée, le paternalisme plus souvent, le machisme à l'occasion ; en fait, l'on a tendance à considérer que l'autorité était à la fois plus ferme et la hiérarchie moins lointaine. Est-ce en partie dû au fait que les missions étaient moins complexes et que le cap apparaissait plus clairement ?

Au terme de l'analyse, le sentiment qui domine est celui d'une perte de repères : une Administration dont on ne saisit pas bien les finalités, des supérieurs absents, des collègues que l'on croise moins souvent et avec lesquels on partage peu de choses, le sentiment de courir après le temps ; une maison qui propose beaucoup d'activités sociales, comme une échappatoire, mais une maison qui ne connaît plus ses enfants. Au travers des paroles reçues se dégage un sentiment d'isolement, paradoxe du temps d'aujourd'hui, où la communication est omniprésente et finalement prend le pas sur l'action, entend même la remplacer, comme si *dire* dispensait de *faire*. Néologismes, anglicismes, modes langagières et tics verbaux entendent démontrer une modernité, un progrès dans les approches, alors qu'il ne s'agit souvent que de mots nouveaux collés sur des concepts et des pratiques anciens.

Edouard Goulon-Sigwalt, lorsqu'il s'intéressa en 1979 à l'immeuble de Montparnasse, n'évoqua pas les trente ans de vie de l'Aviation civile au 93. De même, le présent ouvrage n'a abordé que très incidemment la vie de la DGAC rue Camille Desmoulins puis rue Henry Farman. Ce temps viendra, avec le recul que demande l'analyse.

Sommaire

La famille avait disparu

Je me suis mise en disponibilité en 1980 pour élever mes enfants, et j'ai repris en 1993, à Camille Desmoulins, aux missions puis au SFACT. Je n'ai pas retrouvé la famille que j'avais quittée. Bien sûr, il y avait encore des gens de l'ancienne génération, comme René Gaudin, mais les choses avaient beaucoup changé, les services étaient devenus plus anonymes. Aujourd'hui, il ne faut pas perdre de temps, on vous dit à peine bonjour. Autrefois, c'était à la fois plus strict et plus chaleureux. Lorsque j'étais aux Transports aériens, Jean Thiéblemont organisait des visites pour les personnels. Je suis allée à Saint-Yan, j'ai même fait le premier vol Paris-Stockholm en A-380. Aujourd'hui, je ne connais même pas Roissy…

Nadine Fontaine, témoignage recueilli en novembre 2011.

Les relations d'autrefois

Sans faire de la nostalgie à outrance, je trouve que la vie professionnelle était plus sympathique autrefois, il y avait davantage de relations entre collègues, l'on partageait des moments après la sortie du bureau, surtout au SFACT. Cela a continué encore un peu à Camille Desmoulins, puis cela a disparu. Je pense que la montée en puissance de l'ordinateur et surtout des e-mails y est pour quelque chose. Le côté folklorique des bâtiments de la Convention favorisait d'ailleurs les relations humaines, les immeubles modernes et froids changent les rapports entre les gens. Nous avions des rapports avec nos aînés et, dans les moments de détente, les différences d'âge étaient gommées… Aujourd'hui, les jeunes restent davantage entre eux. Peut-être ont-ils peur du regard de leurs copains s'ils fréquentent des collègues plus âgés ? Je crois en tout cas que maintenant les réseaux sont davantage fondés sur l'appartenance à un corps.

Jean-Michel Goyat, témoignage recueilli en juillet 2012.

Des quatre décennies d'après-guerre, quelques personnages sont restés dans les mémoires, évoqués spontanément et avec emphase. Plus souvent que d'autres reviennent ainsi, pour la Météorologie, Jean Labrousse ; pour les Bases aériennes, Georges Meunier ; pour la Navigation aérienne, Léonce Lansalot-Basou ; enfin et surtout, pour le Transport aérien, Bernard Lathière.

Quant à l'événement le plus marquant, ce n'est pas mai 68, qui ne semble pas avoir constitué une véritable rupture dans les mentalités et les comportements ; ce n'est pas l'accident de Nantes, en 1973, que l'on préfère oublier ; l'événement fondateur, symbole d'une indépendance acquise au sein même de la Fonction publique, victoire au secours de laquelle volent même ceux qui n'y ont contribué que modestement, c'est la mise en place en 1985 du budget annexe de la navigation aérienne.

Il fut l'affirmation d'une spécificité, la reconnaissance d'un monde de l'ombre, avec la mise en lumière de métiers aux responsabilités méconnues et de techniques de haut niveau développées au sein même du service public. Et l'on a presque oublié aujourd'hui que le budget annexe était aussi facteur de division, car sept années seulement suffirent à ce que dans son libellé les mots *navigation aérienne* soient effacés par ceux d'*aviation civile*.

Vingt ans ont passé. La DGAC a changé de visage, avec des services techniques centraux à l'autre bout de la France et, en région parisienne, une administration centrale enfin regroupée. Elle réside désormais près des anciens fortifs, face au terrain des premiers envols. Mais dans le cœur des anciens, ceux qui se souviennent que Laurent-Eynac avait ses bureaux avenue Rapp et que Maurice Bellonte fut hébergé rue de la Croix-Nivert, l'Aviation civile restera, pour quelques années encore, une Administration dans Paris.

Un espoir, décoller ensemble…

Nombre de garçons et de filles rêvent de devenir pilote, steward ou hôtesse, mais il n'y a pas de la place pour tous. Et s'ils restent irrésistiblement attirés par le monde de l'aviation et souhaitent lui consacrer leur vie, d'autres métiers s'offrent à eux, sur les aérodromes, les aéroports ou dans les bureaux, car de sa conception à sa fin de vie, en passant par la maintenance, la mise en œuvre et l'exploitation, sans oublier toutes les actions de formation indispensables à sa sécurité, l'avion couvre de ses ailes une foule de métiers et de possibilités.

L'entreprise de sauvetage de la mémoire de l'aviation civile, brassant les recherches et les connaissances, contribue à une prise de conscience du chemin parcouru collectivement et individuellement. Des collègues perdus de vue se retrouvent avec joie, au-delà même des associations d'anciens. De restructurations en restructurations, le monde de l'Aviation civile a-t-il été ébranlé ? Actifs ou retraités, nous laisserons-nous chatouiller par un goût de nostalgie ? Choisirons-nous d'espérer et de croire à la relève ? Permettrons-nous à la crise économique de briser nos rêves, notre volonté créatrice, nos vies passées ou à venir ? Pour ma part, je fais le vœu que ce monde reste un monde de découverte, de création et de passion, car, au sein de métiers intimement reliés, l'homme peut grandir et se sentir utile.

Josette Jeanne Berger, janvier 2012.

Sommaire

Sommaire

Index

A

Abad Françoise 309
Abarzak Mustapha 251
Abgrall (docteur) 337
About Jean-Pierre 278
Abraham Claude 8, 58, 122, 125, 128, 130, 174, 175, 342, 345, 347, 392, 416, 434
Abrial Georges 229
Abric Henri 407
Abrick Annick 287
Abzac-Epezy Claude d' 18, 19, 45, 47, 49, 50
Achard Marcel 420
Adès Bernard 434
Agesilas Marcel 78, 113, 115, 231, 423
Aimé Christine 295
Aimond M. 34
Akar Michel 89
Albrecht Raymond 193, 194
Alet Mme 279
Allègre Louis 13, 36, 260, 261
Allende Salvador 175
Amari Pascale 382
Ambrosini Jeanne 328, 403, 415
Amoretti Jean 187
Anderson Donald 339
Andréo Annick 435,
Andrivon Dominique 279, 433
Angelini Paul 215
Angerand Luc 421
Angot Charles-Alfred 136
Anouih Jean 420
Anthoine Emile (stade) 425
Antoine Daniel 194, 195
Antoinette (bar de la Convention) 402
Apercé Michel 237
Apollinaire Guillaume 120
Apvrille Denis 236
Aragon Louis 27
Arnould Didier 396
Aron Raymond 141
Arrabal Fernando 420
Artigau Josette 309
Astérix 421
Astorkia Madeline 16, 40, 47
Atzenhoffer Marie-Odile 335, 337
Auban Achille 78
Aubert (architecte) 202
Aubert (ingénieur des arts et métiers) 55
Aubey Véronique 332
Aubignat Paul 210
Aubigny baron d' 12
Aucouturier René 94, 278
Auffret Robert 335, 336, 337
Auger Louise 230
Auriol Jacqueline 104
Avetain Alfred 52, 53, 172
Azadian Joëlle 382
Azéma Léon 147
Azorin (docteur) 337

B

Babet Paul 51, 426
Babut Robert 172
Baby Maurice 215
Bachelet Georges 230
Back Marcelle 279
Baillehache Madeleine 398
Baldino Antoine 55
Ballot Pierre 232, 233, 236, 237, 427
Balzac Honoré de 400
Barbaroux Laurent 240
Barberet M. 318
Barc Jean-Christophe 421
Bardoux Agénor 136
Bardoux Jacques 123
Baret Michel 426
Barge Jacques 140, 149
Barouch Gilles 378
Barrau Gérard 421
Barre Raymond 126, 158
Barrès (général) 13
Barthélémy Joseph 123
Baruch Marc Olivier 32, 35, 122, 327
Bascou Daniel 395, 397
Bascou Jean 255
Bassette Marie-Flore 333
Bataillé Philippe 321, 322, 323
Bauchet Jean-Robert 97
Baudelaire Charles 135
Baudis Dominique 164
Baudis Pierre 158
Baüer Pierre 161
Béarn Jean de 120
Beaudouin Eugène 92
Beaufrère Jeanine 423
Beauvoir Simone de 141
Bellevue Cécile 333
Bellonte Maurice 11, 82, 138,146, 155, 406, 441
Benadon Danielle 356
Bénard Roger 115
Benazet colonel 245
Benoît Michel 220
Béranger Paul 428
Beraud Nicole 285
Bérégovoy Pierre 161
Berger Christiane 320
Berger Josette Jeanne 381, 421, 441
Berger Robert 193
Bergeret Jean (général) 16, 18, 32, 41, 385
Bergot Georges 328, 335, 337
Berguet Robert 299
Bermond Jacques 217
Bernadat Christian 58
Bernard Etienne 329
Bernard Michel 102, 132, 189, 395
Bernard Paul 46
Berteaux Maurice 102
Bertemès André 221
Berthet Colette 382
Bertino Aude 397
Berton M. 37
Bertrand Yves 358
Bervialle J. 62
Besse Marie-France 182, 434
Bessemoulin Jean 120, 152, 155, 156, 158, 159, 288, 406, 435
Bettencourt André 115, 281
Beysson Jean-Pierre 166
Bez Renée 302
Bichelonne Jean 43, 46
Bidault Georges 24
Bigot Marie-Claude 428
Bilalian Daniel 373, 376
Billault Marcel 206, 219, 271, 315
Billoud M. 426
Bisch Pierre-Etienne 166
Bisch Robert 215
Blancard Jean 121
Bloch Marcel 109, 110, 111
Blois Maurice 215
Blondel la Rougery Edouard 222, 384
Blum Léon 15,24
Boisseau Gilbert 142
Boissieu capitaine de 63
Boissin (docteur) 337
Boissonade Charles 230, 434
Boiteau Camille 302, 303
Boitreaud Jacques 89, 104, 105, 116, 117, 172, 264, 288, 406
Boivin Jean-Luc 318
Bokanowski Maurice 14
Boland Jean-Pierre 94, 381
Bommier Michel 182
Bonneau Pierre 89
Bonnefous Edouard 78
Bonnenfant Jean-Louis 113
Bonnery Christiane 331, 332
Bonnet Paul 155
Borg Angèle 321
Borget M. 36, 37, 38, 39
Bosc René 205
Bosson Bernard 102, 165, 359, 367
Bossu Jean 218
Bouché Henri 18
Boucher Guy 314
Boucher de Perthes Jacques 400
Boudy Marie-Françoise 286
Bouet Robert 221
Bouillon Fernand 427
Boulat André 304
Bour Jean-Michel 194, 303
Bourdette Jean-Pierre 424
Bourdier Marcel 209, 210
Bourdon Emmanuel 292
Bourgeois Franck 375
Bourges Yvon 264
Bourlange Jean-Jacques 210
Bouscarle Monique 321, 326, 327
Bousquié Elisabeth 356
Boussuges Henri 404
Bouthillier Yves 123
Boutourlinsky Michel 358

Boyon Jacques 119
Boysson René de (général) 20
Bozel Alain 266
Braibant Guy 160, 303
Brana Jacques 346
Brault Jeannine 279, 292
Brault Michel 303
Breguet Louis 13
Bretaud Jean-Jacques 407, 430
Brezes Francis 175
Brezun Patricia 353
Bridoux (général) 50
Bringier Jacqueline 319
Briot Jean-Luc 186, 321, 322, 433
Brogi-Luthar Fabienne 173, 286
Broscon Charles 425
Bruley Micheline 420, 421
Brun M. 39
Brunel René 359
Brun-Potard Laurence 375, 395, 440
Bruyère Paul 148
Buchy Denise 423
Buffat Jean-François 249
Bulin René 207, 290
Bunout Geneviève 311, 427
Buonaparte 401
Buquin André 230
Buret Jean-Luc 274, 317
Burgherr Franck 251
Buron Robert 80, 219, 288, 355, 419
Burtin Camille 301, 302
Bury (docteur) 337
Buttigieg Christian 422

C

Cabanne Pierre 171
Cabon Charles 231, 232
Cachau Elisabeth 398
Cadet Annick 428
Cahen René Léon 58, 249
Cahen-Salvador Jean 363, 364, 389
Cahuzac Pierre 218
Cailleux Claude 208
Calderon de la Barca Pedro 420
Calderone Chantal 299
Calzaroni Noël 117, 291
Cambier Bernard 187
Camerman Félix 14
Camoin Jean-Claude 176, 287
Campion Léo 427
Canolle Jean 420
Cantira Charles 115
Canuel Jacques 325
Caquot Albert 14, 15, 23, 113, 386
Cara Maurice 335
Carel Olivier 88, 377, 419
Caresmel Michèle 245
Cario Nelly 407, 435
Carlier Florence 277
Carlos Ilich (Ramírez Sánchez) 128
Carrière Anne-Marie 427
Carru Marie 186
Cassan Urbain 92
Cassola Nadine 302
Castelli Geneviève 299
Castelo Branco (général) 341
Cataña Fernand 318
Cattey Colette 426
Caussanel Pierre 329
Cauvin Bernadette 321
Cavaillé Marcel 125, 128, 158
Cavanna Robert 202, 249
Cazale Henri-Robert 155
Cazes Pierre 54, 68, 70, 72, 197, 204
Ceccaldi Charles 111
Cerdan Marcel 110
Chabagno Jean 434
Chaban-Delmas Jacques 301, 364
Chabas Pierre 428
Chabod (colonel) 155
Chabord Marie-Thérèse 326
Chaillot Pierre 362
Chamant Jean 89, 105, 120, 155
Chambaret Janine 55, 232, 407
Champigneux Jean 419
Champollion Georges 155
Chancel Bernard 403
Chanut Roger 344
Chapuis Jean-Pierre 186
Chapusot François 411
Charbonnier M. 280
Chareyre Jean 92
Charve Georges 291, 432
Chasac Jean 237
Chaudron Claude 345
Chaumié Emmanuel 13, 15
Chautemps Camille 107
Chauvinière (consorts de la) 206
Chavas Hervé 378
Chellaoua Sonia 321
Chiapperin Hilaire 230
Chirac Jacques 129, 264, 338, 366, 408
Chocat René 48
Choisnet Marcelle 55, 109
Cholot Jacques 230
Churchill Winston 20
Cilia Bernard 275
Cilia Jean-Louis 183, 299
Cipriani Patrick 254,257
Ciravegna Germaine 30
Citroën Philippe 301
Claude Hervé 373, 377
Claudel Paul 421
Clausse Anne 382
Clemenceau Georges 12
Coby Jean 301, 328, 329, 330, 411, 413, 417
Cocteau Jean 170
Coffinier Marcel 48, 301
Coiffier Jean 160
Coissac Michèle 352
Coleman Bill 126, 128
Colle Pierre 328, 406, 410
Collet Claude 89, 90, 116, 157, 172, 206, 282, 285, 288, 331, 332, 342, 365, 389, 390
Combard Jean 110
Combes Paul 344
Commeau Francis 355
Compain Robert 230
Compère Jean-Pierre 101, 249
Conan Henri 412, 413, 414, 428
Condamine Jean 236, 237
Coqueugniot Jean 236
Corbe (docteur) 337
Corbin M. 15
Corcagnani Alain 317, 398
Coroli Roger 25, 334, 387, 382, 388, 390, 422
Coron Georges 407
Coste Charles 394, 396
Costes Dieudonné 11, 82, 138, 146, 155
Cot Pierre 13, 15, 16, 31, 109, 111, 260
Cot Pierre-Donatien 406
Coton Marguerite 30
Cotte Albert 154
Coty René 111
Cougnenc Marguerite 326, 327
Couhé Louis 15, 267
Couilloux Bernadette 302
Courteline Georges 401
Courthéoux M. 34
Courtois Vincent 177, 324
Courtonne Rémy 346
Cousin François 287, 292, 303
Couston Yvette 321, 331
Couture Martine 420
Couve de Murville Maurice 89
Cozanet Alain 102
Cresson Edith 240
Cronier Alain 287
Croquet de Beaubois Bernard 242
Crouillebois Jean-Marc 318
Crozzoli Jacques 152, 287, 362
Cuillandre Jean 177, 412
Cupa Michel 335, 336, 337
Curien Hubert 161
Cutullic André 215, 281

D

Dagnaud Albert 411
Daire Dominique 101
Daire Joëlle 101
Dalençon Patrick 242, 375, 435
Dallo Elisabeth 356
Danoy André 428
Dardet Suzanne 319
Darier André 172
Darlan (amiral) 50
Darnajoux Hervé 311, 429
Dassault Marcel 109, 110, 129, 267
Dastugue (architecte) 202
Dat-Cenac Marie-Agnès 382
Daurat Didier 110, 218
Davadant Jacques-Paul 220
David Dominique 250
Davy Jean 420
Déat Marcel 15
Debrade Josy 176
Debré Michel 80, 94, 117, 219, 220, 297
Debril Thérèse 30
Decoux Joëlle 319
Dedebant Georges 143
Defer Raymond 192, 193, 206, 336
Defferre Gaston 118, 296
Deflers André 230
Deforges André 221
Degery Daniel 232, 236
Deguergue Gilles 398
Deguillard Philippe 321
Delacoudre Pierre 217
Delahaye Maurice 48
Delattre Jean-Pierre 320
Delcambre Emile (général) 14, 136, 138, 139
Delcher Pierre 195, 317
Delebarre Michel 132, 164, 347, 349
Delol Jacques 97, 214, 216, 217, 218, 225, 226, 242, 391
Delom Georges 291, 367
Delplanque M. 30
Deluègue André 411, 412
Demaison Jean 129, 206, 293
Denain Victor (général) 15
Deniau Jean-François 130
Depitre Alain 322, 420, 421
Depont Denise 302
Derain André 171
Derambure Stéphanie 250
Derbin Jacques 439
Deréal Colette 427
Desbrueres Nathalie 357
Descargues Gérard 301, 303, 435
Deschamps André 230
Deschuches Mme 279
Desprairies Cécile 94, 147, 169
Despreaux Françoise 309, 401
Desproges Pierre 352
Desrondaux Dominique 194
Desterbecq Pierre 230
Dettwiller Jacques 140, 144
Deutsch de la Meurthe Henry 228
Dévé Max 42
Devillas (chef de bataillon) 54
Devilliers Jocelyne 321
Devriès Michel 92
Dewerdeir Ghislaine 298
Diethelm André 20
Digo René 335, 337
Dillard Gilles 254
Dobrowolski Thadée 272
Dollfus Charles 72
Dondel (architecte) 202
Doré Jacques 398
Dormoy François 416, 417
Dortous de Mairan Jean-Jacques 313
Douffiagues Jacques 164, 226, 286
Dronchat Jean-Michel 193
Droniou (docteur) 337
Dubeau Guy 295
Dubillard Roland 421
Ducellier Paul 230
Duclos Jacques 155
Dufraigne Maurice 317, 398
Duhamel Marcel 420
Dumanois M. 15
Dumesnil Jacques-Louis 14
Dupont Yvonne 301
Duquenne Marie-Christine 320
Duquenne Micheline 319
Durafour Michel (protocole) 371
Durand Jean-Claude 193, 195
Durieux Nicolas 253, 254, 256, 257, 369
Dürrenmatt Friedrich 420
Dutéis Jean-Louis 376
Duvernois Suzanne 30

E

Eberlé M. 38
Edard Isabelle 356, 358
Ehrard Renée 407
Elbaz Alain 391
Eminescu Mihai 399
Erpst Martine 299
Escande M. 387
Espérou Robert 13, 17, 18, 20, 101, 102, 110, , 113, 115, 124, 131, 173, 174, 175, 338, 339, 342, 343, 345, 387, 389, 401, 435
Espinat M. 230
Ettori Charles 433
Eudot Alain 322, 433

F

Fabien (colonel) 63
Facon Patrick 16, 40, 384
Fagot Jean 305
Farge Arlette 327
Fargue Léon-Paul 171
Farman Henry 25, 52, 102, 103, 301
Faunières Maurice 256
Fauquet Dominique 241
Faure Maurice 195
Fay Jacques 236
Faye Léon 50
Fayret M. 300
Fäysse Jean-Marc 244
Félix Jean 420
Fenet William 183
Fergeau Henri 30, 376, 411, 428
Ferry Vital 12, 45, 50, 151, 181, 222, 223, 349, 385, 386
Ferté Nathalie 245, 433
Festou Sonia 420, 421
Feton Jean 421

Sommaire

Féton Paul 236
Fidel Josiane 407
Fierro Alfred 142
Fillon François 161
Filoni Daniel 194
Filosa Jean-Baptiste 301
Fiterman Charles 160, 303
Flamant Maurice 423, 424
Flandin Pierre-Etienne 13, 14
Fleckniakoska Henri 215
Fleuriot (consorts) 68
Florit Sylviane 290
Foch (maréchal) 139
Foguès François 332
Foillard Christian 376
Fontaine Nadine 94, 173, 355, 417, 435, 441
Forestier Jean 344
Fort Paul 8
Foucault Michel 183
Fouilliot Huguette 318
Founeau Isabelle 286, 295
Fourcade Jean-Pierre 129
Fourcart Alain 287
Fourn Paul 335
Fournier Corinne 295
Fournier Gérard 274, 317
Fournier Roger 55
Fourrier Jean 215
Frantzen Claude 182, 183, 344, 346, 434
Frechou Bertille 247
Frisch Anne 356

G

Gaboriau Emile 400
Gabs 396
Gagnon Fernand 221
Gaidon Michel (colonel) 287
Gaillardin Mady 423
Galibert Daniel 220
Galley Robert 289, 353
Galzi Jean 297
Gambourg Claire 407
Gandhi Mohamas 175
Gandil Patrick Préface, 102, 132, 133, 186
Garate Christiane de 34
Garbe M. 30
Garcia Gisèle 302
Garot Jean-Noël 101, 249
Garsaux (docteur) 334, 335
Gasnier Max 55, 230
Gastin (général) 19, 32, 43, 44, 46
Gaston Marie-Angèle 337
Gataleta Fabienne 301
Gatto Gaétan 292
Gaudimus Jean-Michel 101
Gaudry Lucien 231
Gaugry Adeline 299
Gaulard Elodie 186
Gaulle Charles de (général) 20, 22, 24, 33, 52, 63, 104, 107, 123, 124, 145, 155, 196, 260, 263, 266, 271, 338
Gauthier-Delaye 264
Gautier François 344, 345,
Gayssot Jean-Claude 103
Gazonneau Nicole 435
Geleyn Jean-François 160
Geoffroy Jean-Pierre 256, 259
Germa René 335, 336, 337
Gherardi Charles 306, 350
Gibert Patrick 370
Gibrin René 24, 55
Gignoux (docteur) 337
Gili C. 195
Gillard Annick 250
Gilotte Ariane 213, 327, 420, 430
Girardot Marcel 37, 38, 39, 41, 46, 47
Giraud André 132
Giraud Henri (général) 20
Giraud Jean-Marie 215, 290
Giraud Robert 426
Giraudet Pierre 126, 303
Girerd Jacques 325, 375, 383, 395
Giscard d'Estaing Valéry 123, 364
Gisserot Hélène 346
Glaichenhaus Robert 358
Godot Gérard 236
Gœtzinger Yves 131
Gogneau Evelyne 233, 434
Goldoni Carlo 415
Gondcaille Sylvie 286
Gontier Maurice 221
Gosselin Pierre 302
Gouet Michel 344, 345
Gouin Félix 24
Gouin Gérard 194, 195
Goulon-Sigwalt Edouard 8, 53, 58, 60, 62, 64, 65, 176, 440
Gourbat (docteur) 337
Gourbeyre Jean 237
Gourgeois Jean-Pierre 243
Gourgeon Pierre-Henri 99, 100, 132, 176, 189, 211, 244, 347, 348, 377, 395
Gourmelin Henri 405
Gouze Roger 287
Goyat Daniel 352
Goyat Jean-Michel 182, 405, 422, 441
Graff Pierre 103, 132, 133, 186, 247, 348
Grall Georges 420
Grand Abel 303, 407, 430
Grandclaude Alain 242
Grandcoing Adrien 405
Grandjean M. 426
Grandsire Jean-Marc 182, 419
Grange (colonel) 48
Grassineau Jean-François 101, 250, 275, 284, 287, 293, 303, 309, 347, 367, 375
Grello Jacques 301
Grellois Eugène 312
Grenier Fernand 20
Grenier Joseph 47, 88, 219, 406
Grey Denise 380
Grimaud Clovis 215
Grimaud Maurice 105, 118, 119, 120, 122, 125, 130, 157, 281, 288, 301, 351, 353, 364, 365, 406
Grisaud Odile 356, 357
Griveau Marcel 94, 290
Grondin Annick 433, 357, 439
Gruenther (général) 64
Guéna Yves 119, 130, 209, 390
Guérin Marcel 426
Guérin Martine 378
Guibé Gérard 121, 124, 345
Guillaumat Pierre 80
Guillaume Gilbert 346
Guillaumet Henri 218
Guillebon de (lieutenant-colonel) 63
Guillemautot (docteur) 337
Guillemin M. 387
Guillerand François 113
Guillerm M. 230
Guillot Yves 428
Guillou Louis 147
Guimaraes Cyrille 382
Guitry Sacha 421
Gulde Françoise 302, 407, 435
Guyard Michel 278
Gwenhaël Jan 254, 257, 259

H

Haguenau Daniel 13, 15, 77
Haïm Victor 421
Hamou André 256
Hanoux Daniel 286
Harcourt Jean d' (général) 17, 39, 41, 42
Haumont Josiane 173, 315, 398, 435
Hederer Fernand 15, 28, 104, 105, 109, 110, 111, 112, 406
Hederer Hélène 110, 111
Hederer Jacques 110, 111
Heidenger Thérèse 30, 32, 33
Heim Raymond 120
Heinich Nicole 428
Hello Emile (père) 59
Hemingway Ernest 120
Hennebert Gérard 51
Hennequin Christian 423
Henric E. (contrôleur général des armées) 163
Héran Isabelle 176
Héreil Georges 108
Hergé 436
Hermann Henri 272
Héron Charles 230
Hinterlang François 232
Houist Gilduin 287
Hoÿm de Marien Louis de 92
Hubert Jean 41, 45, 53, 290
Huet Pascal 303
Huron 230
Husson Jean-Philippe 213
Hutin M. 193
Hymans Max 8, 11, 20, 22, 23, 24, 51, 52, 53, 54, , 57, 64, 72, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 132, 214, 260, 262, 263, 351, 406

I

Intyrath Yaël 299, 357

J

Jacob Max 8, 170
Jacq François 166
Jacquet Anne-Marie 286, 293, 295
Jacquet Marc 288, 338
Jacquot Gilbert 334
Jalu Raymond 155
Jamet Jean-Louis 117, 345
Jan Gwenhaël 254, 257, 259
Janin Jeannine 435
Jankélévitch Vladimir 359
Jannekeyn Jean-François (général) 18, 19, 32, 42, 43, 385
Janton Georges 425
Jaquard Philippe 94, 119, 242, 367, 368, 394, 395, 396
Jarry Françoise 321
Jaubert Joseph 137
Javelle Jean-Pierre 312
Jay Michel 199
Jodry Jean-François 102, 103
Jolly Daniel 310
Jordan Augustin 340
Joseph-Rose Marceline 433
Joseph-Tessier Claude 113
Josso Marylène 299, 357
Jouanny Gérard 376
Jouanny M. 37, 38, 39
Joubert M. 426
Jouffroy Jean-Claude 131, 286, 287, 292, 293, 309, 325, 372, 374, 375, 376, 380, 383, 394
Jourdan Antoine 342
Joux (inspecteur général) 15
Julien Maurice 215

K

Kaeuffer Chantal 330
Kataiev Valentin 420
Keslassy Gabriel 96, 97, 188
Kiene M. 425
Kirsch Marie-Blanche 423
Kisling Moïse 171
Kitahara (comte) 341
Koujan M. 215
Kuzoski Pascal 101, 321

L

La Chambre Guy 16
Labadie-Larroudé Christine 397
Labbé Claude 94
Laborie Pierre 328
Labro Georges 261
Labrousse Jean 155, 160, 161, 163, 304, 330, 351, 441
Lacalmette Yvonne 319
Lacasse M. 55
Lafage Agnès 356
Lafaurie Alain 275, 279
Laffont Robert 49
Lagorce Michel 131
Laigneau Françoise 435
Lallement Denis 132, 133
Lalos Claude 307
Laloy Pierre Pierre 48
Lamassoure Alain 366, 369
Lambert Charles 147, 302, 401
Lambert Yves 97, 242, 244, 376, 394, 396, 432
Lambertye Henry de 266, 267
Langrand André 218, 225
Langumier Nicole 319
Lansalot-Basou Léonce 115, 116, 173, 254, 279, 280, 281, 288, 368, 406, 441
Lapautre René 340
Laporte Maurice 155
Larcher Sébastien 251
Larguier Suzanne 410
Larose Chantal 250
Larroucau Guy 157, 362, 425
Larroucau Hélène 147, 157, 230, 423
Larrouy Jean-Pierre 244
Larrouy et Sicre Saint-Paul (cabinet) 244
Larsonnier Jean-Marie 318
Lartigue Maryse 173, 276, 432
Lastic Saint-Jal Ludovic de 300
Lataillade Charles 186, 187, 309
Latécoère Pierre 111
Lathière Bernard 120, 125, 172, 174, 175, 281, 288, 342, 344, 345, 347, 441
Latreille Bertrand 344, 345
Latz Jean 285, 290
Lau Pierre 221
Launay Clément 230
Laurent (docteur) 337
Laurent-Eynac 11, 14, 16, 28, 30
Lauroua Pierre Préface, 151
Laval Pierre 18, 19, 35, 41, 434
Lavictoire Jean-Paul 434
Lazerge Cyril 213
Le Borgne Jacques 406
Le Cavil Bernard 424
Le Hérissé Pascal 321
Le Ligné Philippe 244
Le Luron Thierry 315
Le Pors Anicet 154, 160, 271, 293, 296, 297, 365
Le Prévost Jean Léon 59
Le Theule Joël 12
Le Troquer André 20, 262
Lebeau André 82, 159, 161, 162, 163, 166, 239, 240, 244
Lebleu Anne 382
Lebleu René 218

Lecca Henri 427
Lecherbonnier Marc 316, 398
Lecherbonnier Pierre 315, 316, 440
Léchères (général de corps aérien) 72
Leclerc Philippe (général) 21,51, 62, 63
Lecomte Dahlliane 435
Lecomte Georges 400
Lecomte Marie-France 299
Ledoux Michel 155
Ledoux Paul (docteur) 335, 336, 337
Lefeuvre (docteur) 337
Lefevre (contrôleur) 73
Lefevre Edmond 195
Lefèvre Gérard 233
Lefrançois Alain 274, 317, 398
Lehoux Gérard 250, 395, 397
Lelu Daniel 407
Lemaire René 15, 17, 33, 42, 44, 47, 48, 49, 71, 74, , 82, 105, 108, 112, 113, 114, 192, 197, 205, 219, 288, 385, 386, 403, 406
Lemarchand Denis 287
Lemarié Marcel 60, 249
Lemarois Marie-Hélène 356
Lemesnager Liliane 286, 295
Léniaud Jean-Michel 438
Léotard François 132
Leparoux Paul 242, 244
Leroux Maurice 316
Lesieux Louis 108, 263, 267, 340
Leturcq Jean-Pierre 425
Levandowski Michèle 355
Lévêque Jean 92, 94, 119, 120, 124, 163, 288, 368, 369, 390, 406
Levet Jacques 221
L'Hermitte Jean-Luc 424
Ligonnière Thierry 275
Linden Melle de 33
Lioré Fernand 111
Litaud Raymond 421
Litt René 193, 195
Loiseaux Odette 307
Loizeau Ginette 92
Longeque Nadine 299
Longuemare Jacqueline 278
Lorain-Broca Jacques 303
Loubry Roger 110
Loustaunau-Lacau Georges 50
Ludwig Louis-Paul 193
Lys Françoise 250, 335

M

Macé Alain 232
Macé Roger 291, 432
Macelloni Auguste 225
Machenaud Roger 94, 115, 128, 224, 369
Machiavel Nicolas 295
Macodier Pierre 34
Madet Jean-Luc 422
Madet Patrick 422
Madon Serge 416
Maechler Philippe 311
Magnant Daniel 307
Magnet Jacques 321
Magnin (général) 15
Maignen Maurice 58, 59
Maigret Jean 213, 376, 428
Maillet Roland 234
Maillot Jacques 173
Maistre Albéric de (général) 64
Maistre Philippe de 118, 368
Malara Jeanne 295
Malautier Sandrine 295
Malézieux Serge 274
Mallard Vincent 199
Malnar Léon 215
Malraux André 92
Mangane Bernard 321
Mangenot Michel 101, 124, 157, 206, 283, 285, 333, 342, 355, 371, 390, 422
Mangon Hervé 312
Manuel Gilbert 219, 220, 311
Marc Victor 156
Marcel Jean-Claude 246
Marcellin Raymond 120, 264
Marchand Raymond 106
Marchat (docteur) 332
Marchesiani Jeanne 356
Marchini Joseph 155
Marcuard Raymond 159
Margolies (architecte) 405
Maroselli André 23
Marot Clément 119, 289, 368
Marotte (docteur) 337
Marquigny Gilles 248, 249, 298, 303, 327, 368, 374, 381
Marsac Viviane 323
Martens Stéphan 62
Martin Marcel 426
Martin Véronique 357
Martinage Michelle 287
Martinech (lieutenant) 33
Martin-Saint-Laurent Alain (docteur) 336, 337
Marty (président) 412
Marty Pierre 208, 209, 406
Maruani Patricia 336, 337
Marx Karl 154
Mascart Eleuthère 136
Massé Francis 347, 367, 375, 417, 428
Masselot Gilles 201
Masson (docteur) 337
Mathevet Paul 46
Mathieu Bernard 275
Mathieu Marcel 236, 237
Mathieu Georges 158
Mattis Michel 279, 422
Maubouché Michel 428
Maucolin M. 230
Maupassant Guy de 400
Mauroy Pierre (gouvernement) 271, 296, 303
Mayençon René 155
Mazeaud Pierre 130
Mazen Henri 48, 115, 406
Mazerolles Adrien 76, 115, 206, 219, 271, 282, 331, 389, 406
Mazier (général) 38
Melchior Charles 254, 257
Mendès France Pierre 141
Mendez Rose-Marie 331
Mérand Serge 433
Mercier Michel 402
Mercier Sylvie 310
Merle Guy du 215
Merlet Maurice 362
Mermoz Jean 218
Mestralet Gérard 175
Meunier Clément 124, 276, 280, 345
Meunier Georges 79, 80, 119, 120, 158, 206, 288, 302, 406, 423, 424, 426, 441
Meunier Jean 255
Meyrier Philippe 396, 397, 410
Michelet Edmond 20, 24, 52, 54, 57
Milhaud Darius 420
Millet Noël 101, 188, 287, 298, 301, 309
Minié Victor (ateliers) 229, 230
Minier Claude 420
Mitterrand François 73, 118, 296, 297, 369
Mittner Roger 155, 158, 160, 311
Moch Jules 20, 22, 24, 52, 54, 57, 107, 108, 192, 262, 387
Mochen Hélène 423
Modigliani Amedeo 8, 170
Moine Léon 224
Molinier Pierre 387, 388
Momenceau Yolande 323
Moncelle Dominique 232
Mondon Raymond 117, 220
Mongrand Francis 362
Moniot (général) 16, 19, 32
Monnier Alain 182, 248, 279, 309, 366, 407, 432
Monnier Henry 400
Montanard Jean-Marc 376, 411
Montel Auguste 412
Montes Isabelle 375
Montigny Gisèle 320
Montparnasse Kiki de 171
Morant Jean 155
Morata Denis 316, 318, 401
Moreau (docteur) 337
Moreau Lily 30
Morel Jean-Pierre 101, 246, 247, 249
Morel Marguerite 30
Morello Raymond 237
Moroni Paul 78, 79, 80, 82, 85, 104, 105, 113, 114, 115, 116, 192, 208, 224, 256, 271, 355, 388, 403, 404, 406, 426, 427
Mosca Julien 92, 277, 279, 434
Moulin Jeanne 315
Mouraz Patricia 102
Moureau Jeanine 321
Moussa Pierre 338, 341
Mozziconacci Françoise 92, 298, 358
Muller Patrice 142
Mulot André 230
Mulot René 230
Murat André (dit Maurice) 317, 321
Murat Christian 317
Myionnet Clément 59

N

Najac Jeanne 433
Napoléon (prince) 262
Napoléon III (empereur) 136, 148
Napoli Jean 117, 215, 220, 270, 363
Naudi Irène 174, 315, 398
Naudi Louis 315
Némirowsky Alexandre 221
Nessler Eric 55, 229
Netter Louis 267
Neumann Nathalie 376
Neveu Ginette 110
Ney (maréchal) 262
Nguyen Kim 176
N'guyen Khac Binh André 221
Nicod Georges 155, 354
Nicolai M. (rapporteur CCOI) 54, 55, 56
Nobel Jean 434
Nocher Jean 51
Nœtinger Jacques 89
Nogués Maurice 15, 261
Nolland (docteur) 326
Notteghem Louis 117, 237, 323
Nougaro Claude 427

O

Obaldia René 420
Oliviero Edmond 290
Ollivier Paul 124
Oncina Manuel 299
Orthlieb Jean 17, 41
Ortiz de Zarate Manuel 170
Ouldami M. 415

P

Pailhas Louis 94, 97, 117, 131, 219, 220, 221, 290, 369, 374
Paillat Claude 28, 110
Pailleux Jean 160
Pailloux Francis 232, 380
Painlevé Paul 14, 15
Palayret Bernard 83, 88, 131, 182, 186, 187, 281, 288, 322, 345, 346, 401, 406, 424, 434
Palmato Maryse 382
Papadopoulos Jeanine 423
Paravisini Maurice 215
Parayre Régine 321
Parent Henri 267
Parenteau Denis 260, 265
Paret Georges 427
Paret M. 38, 39
Paris Luc 251
Pâris Philippe 58
Pascal Blaise 137
Pascal Marcel 82, 83, 85, 91, 208, 406
Pascal Rémy 278
Paszkiewicz Henri 41, 46
Paul Véronique 396
Paulhan Louis 228
Pavaux Jacques 250
Pavius Véronique 299
Pearson Daralyn 420
Pelcerf René 73
Pelegry Jacqueline 300, 301, 302, 303, 400, 401, 402, 407, 420
Pelletier (général de division) 249
Pellissier Bernard 328, 373, 430
Peltier Jean-Yves 323
Pépin Marie-Hélène 166
Perdriel Georges 335, 337
Péreira Evelyne 320
Pério Emile 300
Perrard Gilles 232
Perraud André 328, 411
Perriand Charlotte 264
Perrot Catherine 421
Perrot Marcel 193
Perrouse Roger 33
Perthuis François 394, 395, 396, 397
Pessaud Jacques 101
Pessiot Jacques 224
Pétain Philippe 16, 35, 41, 107, 123
Petit Evelyne 302, 319
Petit François 183, 346
Petithomme Corinne 295
Petremann Jacques 224
Peyrelevade Jean 121, 175, 344
Pfister (docteur) 337
Philippon Jean-Marc 236
Philippon Marie-Jo 394, 396, 397
Philip Jehan de 324
Picasso Pablo 420
Pichot Jacques 100, 309, 347, 348, 375, 396, 397
Pichot de Champfleury Guy 407
Piduch Jean-Marie 253, 254, 257, 259
Pierre Michelle 308, 335, 337
Pietrera Denis 215
Pineau Christian 110
Pinton Auguste 77
Pirat Jean-Louis 257
Pisani Edgar 85, 125, 264
Pitois M. 37, 38
Pivetta Catherine 176
Placier Sylvie 375
Plaute 420

Pœdras Catherine 382
Poggi Marc 92, 277, 279, 285, 309, 434
Poincaré Raymond 14
Poincelet G. 35
Poiré Jean-Marie 210
Poireau Roger 429
Poirier Jean 89, 288, 340, 406
Poisot (docteur) 330
Poix Lysiane 435
Polacco Michel 376, 377
Polderman Alain 242
Pomié Ghislaine 333
Pompidou Georges 89, 92, 97, 126, 219, 264, 289, 338
Pône Robert 155
Porquet 37
Portier Henri 47
Potez Henry 13, 111
Pottier Julien 410
Pourchet Bernard 260, 265
Pouyanne Marc 411, 412
Poye Valérie 337
Prieur Jacques 153
Privé Bernard 380
Proust Marcel 282
Provost Jean-Loup 92
Pujo Bertrand (général) 14, 16, 32, 36, 41, 42

Q

Quilès Paul 161, 164, 377
Quiniou Roger 423

R

Rabereau Micheline 321
Raboutet Jean (docteur) 335, 337
Ramadier Paul 23, 24
Rambaldelli Bruno 362, 424, 425
Ramos Françoise 176, 277
Ramossin Jeannine 79
Raso Patrick 41
Ratiarson Justin 309, 433
Rault Joël 321, 342
Raymond Jean 427
Raynaud François 417
Raynaud-Amoros Bernard 419
Raynaud-Amoros Dominique 419
Reboa Christian 375
Redempt (colonel) 15
Redondo Jean 194
Réginensi Pierre 215
Regnault Victor 312
Régnier Max 421
Reichenbach von (commission) 46
Renard Charles 229
Renard Colette 427
Renard Jules 269
Renou Emilien 137
Renvoisé Ange 38, 41, 47
Réviron Thierry 375, 376, 377, 378, 380, 381, 383, 395, 396, 397
Reynaud Paul 35
Ribes Jean-Michel 421
Richard Marie-Noëlle 320
Richou Bob 411, 413
Rico Frédéric 381
Rieupet André 237
Rivain Colette 120, 174, 434
Rivoal Colette 356
Rivoal Pierre 292
Robine Jocelyne 433
Roblès Emmanuel 217
Rocard Michel 240, 348, 369, 371, 376
Roche Tony 158
Rochefort Gérard 305
Rochet Jean 429
Rochevrier Maurice 144
Rodde Odile 92, 176, 298
Roero Maryse 357
Rolland André 381
Rolleri Christiane 302
Rol-Tanguy Francis 248
Rondepierre M. 300, 301
Roos Joseph 264, 406
Rosenfeld Michèle 331
Rossi André 130
Rossini Gioachino 423
Roume Ernest 13, 260, 261
Rouxel Jacques 390
Rouxel Roger 423, 424
Roy Sophie 143, 144, 166
Rubichon François 359, 367
Rubio de Teran (architecte) 405
Rudel Charles 236
Ruffray Françoise de 16, 40
Ruhlmann Robert 191
Rumeau Hélène 331

S

Saadia Samy 176, 434
Sabatier Paul 219
Sabatier d'Espeyran Félicie 267
Saconney (lieutenant-colonel) 12
Sadi-Lecointe 15
Sadirac et Gardiola (cabinet) 242
Sagnier Yves 184
Saint-Exupéry Antoine de 111, 218
Saint-Vincent de Paul (congrégation des frères de) 58, 59, 249
Sajus Pierre 342
Salacrou Armand 420
Salan Dominique 64
Salan Raoul (général) 64, 75
Salmon André 170, 171
Salon Serge 292
Salva Jean 158
Sanmarco Louis 115, 254
Sanson Joseph 144, 147
Santelli Claude 420
Santini André 102
Santos-Dumont Alberto 228
Sapin Jean-François 278, 287, 368, 422, 432
Sarreméjean André 221
Sartre Jean-Paul 141
Saubot Jean 92
Sauter Jean 210
Sauvage Camille 427
Sauvageot Valérie 294
Sauvane Brigitte 427
Savin Jean-Claude 315, 398
Savina Jean-Charles 391
Scheller Michel 102, 132, 133, 359, 367
Schintu Pierre 318
Schneider Andrée 182
Seignette Michèle et René 58
Sempéré Gilbert 315, 316
Seneca Jacques 158
Senotier Serge 362
Sergent André 195
Servais André 404
Siennat Maurice 219
Simon Odette 323
Simon Pierre 434
Sinolecka Claude 311
Socie Michel 175, 342
Sodano Janine 209
Soubeyrou Florence 413
Souchet Roland 236
Soudant (docteur) 337
Soulage J. (professeur) 163
Soumet Jean-François 287, 292
Souquet Jean 220, 375
Spinetta A. 74
Spira Nadine 101, 287, 321, 325, 352, 353, 390, 391, 392, 394, 395, 396, 417
Staeheli Germaine 331, 332
Stael M. 33
Steinbeck John 420
Steitz Thérèse 335
Supervielle Jules 420
Suzanne Jean 299
Swift Jonathan 105
Szuba Annie 356, 358

T

Tacquin Alain 287
Tahon Gérard 232, 236, 237
Taisne Josiane 398, 407
Tallegas Marie-Louise 400
Talon (colonel) 222
Tardy Claude 237
Taupin Bernadette 182
Tchekhov Anton 420, 421
Teilhard de Chardin Pierre 154
Teisserenc de Bort Léon 137, 153
Tenenbaum Daniel 97, 99, 119, 130, 131, 132, 176, 187, 226, 244, 247, 286, 293, 301, 303, 304, 306, 307, 330, 373, 374, 375, 376, 377, 430, 432, 434
Terranova Dominique 299
Tesson André (aéro-club) 230
Tétaz Jacques-Martin (architecte) 148
Théodose Gustave 193
Théveniau François 48, 178, 180, 426
Thibault Thierry 287, 380, 412
Thifaigne André 193
Thomas Robert 421
Thomasset Germaine 175, 342
Thorez Maurice 296
Thouard Jean (cabinet) 77
Thouzeau Célestin 97, 131
Thuillier Guy 400, 401, 431
Tillon Charles 20, 52, 107, 111, 124, 145
Tissandier Paul (aéro-club) 230
Tissier L. (architecte) 31
Tissier Mme 309
Tosello Jean-Louis 380
Touchard Jean 427
Tournadre Jean 329, 411, 412
Toutin Jacques 433
Toutin M. 37
Tranchant Rémy 45, 217, 271
Trauchessec René 342
Trébod Pierre (aéro-club) 230
Trenet Charles 152
Triacca Ginette 310, 321
Tricquet Jean-Bernard 94
Troadec Jean-Paul 233, 378, 434
Turenne Vicomte de 354

U

Ughetto Jean 214, 217, 218
Urios Louis 257
Usaï Bernard 232

V

Valentin Patricia 176, 277, 309, 380
Valin (général) 47, 72, 73, 145
Valluy (général) 64
Valmy Jean 420
Valton Jean 427
Van der Elst Daniel 155
Van Ghele Claude 302
Vandeweghe Annie 276, 279, 401, 402, 405
Vasconcellos Diego de 303
Vasseur M. 425
Vasseur Pierre 404
Vauclin Marie-Laure 428
Veber Marcel 153
Vélasquez 422
Venter Robert 423
Vergnaud Robert 172, 338, 339, 340, 341, 344
Vergne Joël 358
Verne Max 422
Vernhes Jean-Michel 291, 432
Vial Nicolas 396, 397
Viard (architecte) 202
Viaut André 76, 79, 82, 113, 138, 139, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 151, 155, 156, 159, 166, 271, 355, 386, 389, 406
Vicariot Henri 263, 267
Vidal M. 33
Videau François 421, 422
Vieville M. 30
Vignel Jean 282
Viguier René (cabinet) 158
Vilain Albert 193, 195
Villa Georges 13, 14, 16
Villiers Jacques 305, 406
Vincent Claude 186, 249, 255
Vincy Raymond 420, 421
Vinsonneau 230
Viollet Christiane 397
Virieux François-Henri de 373, 377
Vithu Mme 37
Vitrac Roger 420
Vivent Jacques 17
Vivier Jean-François 119, 276, 278
Volpert M. 15
Vuillemot Bernard 117, 289

W

Vuillemot Bernard 117, 289
Wachenheim Michel 132, 133, 349
Walckenaer Gilles 254, 259
Walle Roger 242, 376
Wassner Jeanne 331, 332, 333, 404
Wehrlé Philippe 15, 41, 138, 139, 142, 143, 144, 145, 146, 147
Weill Pierre 230
Weishaupt Gabriel 115
Weiss Isabelle 354
Weygand (général) 50
Wiener Jean 420
Williams John 427
Wirth Thierry 41
Wormser Olivier 339
Worreth Jean-Marc 425

Y

Ymbert 400

Z

Zadkine Ossip 171
Zeller André (général) 64, 75
Zerrouki Catherine 375
Ziegler Henri 42, 110, 113

Sommaire

Bibliographie et sources

Ouvrages

Abzac-Epezy Claude (d'), *L'armée de l'Air des années noires*, Economica, 1998

Astorkia Madeline (dir), Facon Patrick, Ruffray Françoise (de), *Inventaire sommaire des archives du secrétariat d'Etat à l'Aviation et du secrétariat général à la Défense aérienne (1940-1944)*, Service historique de l'armée de l'Air, 1980

Barouch Gilles, Chavas Hervé, *Où va la modernisation ?* Editions L'Harmattan, 1993

Baruch Marc Olivier, *Servir l'Etat français, l'administration en France de 1940 à 1944*, Fayard, 1997

Cabanne Pierre, *Paris vous regarde*, Bordas et fils, 1988

Coron Georges, *Escales de notre temps ou l'aventure du contrôle en vol*, imprimerie Guy Cuménal, Bordeaux, 1986

Darnajoux Hervé, *Histoire des anciens de la météorologie*, Arc en ciel, décembre 2009

Brimeur Denise, Ferry Vital, Pellissier Bernard, Suel Marc, *Regards sur l'aviation civile, histoire d'une administration*, Cépaduès Editions, 1992

Desprairies Cécile, *Paris dans la collaboration*, Editions du Seuil, mars 2009

Dreyfus François-Georges, *Histoire de Vichy*, Editions de Fallois, 2004

Espérou Robert, *Histoire du transport aérien*, Pascal Galodé éditeurs, 2008

Espérou Robert, *Les aérodromes français des origines à 1975*, Pour mémoire n° 9, revue du comité d'histoire du MEDDTL

Ferry Vital, Lauroua Pierre, *Les ailes d'une administration, le groupement aérien du SGACC, 1945-1973*, BLEU CIEL Editions, 2011

Fierro Alfred, *Histoire de la météorologie*, Editions Denoël, 1991

Gilotte Ariane, Husson Jean-Philippe, Lazerge Cyril, *50 ans d'ENAC au service de l'aviation*, SEEPP, 1999

Grimaud Maurice, *Je ne suis pas né en mai 68*, Editions Tallandier, novembre 2007

Hubert Jean, *Chronique de la navigation aérienne*, ENAC, 1987

Le patrimoine de l'aviation française, Flohic Editions, 2002

Les projets de service au centre des questions du management public, Revue française d'administration publique - n° 54, avril-juin 1990

Marck Bernard, *Dictionnaire universel de l'aviation*, Tallandier, 2005

Robineau Lucien (dir), *Les Français du ciel, dictionnaire historique*, Académie de l'Air et de l'Espace, Le cherche midi, 2005

Rousso Henri, *Le régime de Vichy*, Presses universitaires de France, 2007

Roy Sophie, *125 ans à l'ombre de la tour Eiffel*, Météo-France, 2012

Sauter Jean, Lauroua Pierre, *Atlas historique des terrains d'aviation de France métropolitaine*, collection mémoire de l'aviation civile, 2007

Thuillier Guy, *La vie quotidienne dans les ministères au XIXe siècle*, Librairie Hachette, 1976

Tranchant Rémy, *Petite histoire des commandants d'aérodrome*, DGAC, 1986

Revues et périodiques

France Documents, janvier 1947, mai-juin 1951 et janvier 1955

Bulletin de liaison et de documentation du SGAC, puis *Revue du SGAC*, juin 1946 à juin 1975

France Transports Aviation Civile, automne 1975 - été 1978

Voies Aviation Civile, septembre 1978 à décembre 1979

airnav, décembre 1973 - été 1975

AIR NAV, septembre 1990 à décembre 1993

Note mensuelle d'information DPAG, puis *DPAG Information*, *SPG Information*, *DGAC Info*, *Aviation civile*, avril 1968 à ce jour

Annuaires du SGAC, 1955-1976

Bulletin d'information de la météorologie nationale, 1946-1962

La Météorologie, revue trimestrielle, Société météorologique de France, à partir de 1925

ANAFACEM, *Terre d'envol*, 1985 à ce jour

AAM, *Bulletin des anciens de la météorologie* puis *Arc en Ciel*, 1951 à ce jour

Fonds divers

Archives de l'Aviation civile

Archives de Paris

Archives de la préfecture de Police

Archives du service historique de la Défense, département de l'armée de l'Air

Bibliothèque de l'hôtel de ville de Paris

Bibliothèque de Météo-France

Bibliothèque historique de la ville de Paris

Bibliothèque historique des Postes et Télécommunications

L'Adresse Musée de la Poste

Musée Air France

Musée du général Leclerc de Hauteclocque et de la Libération de Paris - Musée Jean Moulin

Religieux de Saint-Vincent de Paul

Société d'histoire et d'archéologie du XIVe arrondissement

Sommaire

Sigles et acronymes

ADP	Aéroport(s) de Paris
AiTNA	Aides techniciens de la navigation aérienne
ANA	Avis aux navigateurs aériens
ANAFACEM	Association nationale des anciens fonctionnaires de l'aviation civile et de la météorologie
ARAMIS	Association pour la réalisation des actions et des missions sociales
ASAAC	Association des attachés d'administration centrale
ASACEM	Association sportive de l'aviation civile et de la météorologie
ASDACEM	Association sociale de l'aviation civile et de la météorologie
ASECNA	Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
BAAC	Budget annexe de l'aviation civile
BANA	Budget annexe de la navigation aérienne
BCLTS	Bureau central de liquidation des traitements et salaires
BCM	Bureau central météorologique
BNAé	Bulletin de la navigation aérienne
CAP	Commission administrative paritaire
CAUTRA	Coordonnateur automatique du trafic aérien
CCAS	Comité central d'action sociale
CCOI	Commission de contrôle des opérations immobilières
CCR	Centre de contrôle régional
CENA	Centre d'expérimentation (puis d'études) de la navigation aérienne
CESNAC	Centre d'exploitation des systèmes de la navigation aérienne centraux
CEV	Centre d'essais en vol
CFLN	Comité français de la Libération nationale
CHS	Comité d'hygiène et de sécurité
CIAT	Comité interministériel d'aménagement du territoire
CMAC	Conseil médical de l'aéronautique civile
CNFA	Centre national de formation aéronautique
COSPACEM	Comité des œuvres sociales des personnels de l'aviation civile et de la météorologie
CSINA	Conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aériennes
CTM	Centre technique et du matériel
CTP	Comité technique paritaire
DAC	Direction de l'aéronautique (ou de l'aviation) civile
DAG	Direction de l'administration générale
DBA	Direction des bases aériennes
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DMN	Direction de la météorologie nationale
DNA	Direction de la navigation aérienne
DPAC	Direction des programmes aéronautiques civils
DRAC	Direction régionale de l'aviation civile
DRHAF	Direction des ressources humaines et des affaires financières
DSNA	Direction des services de la navigation aérienne
DTA	Direction des transports aériens
DTI	Direction de la technique et de l'innovation (après-guerre)
DTI	Direction technique et industrielle (avant-guerre)
EERM	Etablissement d'études et de recherches météorologiques
EMBA	Etablissement du matériel des bases aériennes
EMCM	Etablissement du matériel et des centres métropolitains
EMNAé	Etablissement du matériel de la navigation aérienne
ENA	Ecole nationale d'administration
ENAC	Ecole nationale de l'aviation civile
ENM	Ecole nationale de la météorologie
EPA	Etablissement public administratif
ESA	Electronicien de la sécurité aérienne
FAA	*Federal aviation administration*
FFI	Forces françaises de l'intérieur
FTP	Francs-tireurs et partisans
GTA	Gendarmerie des transports aériens
IAC	Ingénieur de l'aviation civile
IATA	International air transport association
ICNA	Ingénieur du contrôle de la navigation aérienne
IEEAC	Ingénieur des études et de l'exploitation de l'aviation civile
IENA	Ingénieur des études de la navigation aérienne
IESSA	Ingénieur électronicien des systèmes de sécurité aérienne
IGAC	Inspection générale de l'aviation civile
IGACEM	Inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie
INA	Ingénieur de la navigation aérienne
ITM	Ingénieur des travaux de la météorologie
ITNA	Ingénieur des travaux de la navigation aérienne
N.D.A.	Note de l'auteur
NOTAM	*Notice to air men*
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OCCA	Officier contrôleur de la circulation aérienne
ONM	Office national météorologique
OTAN	Organisation du traité de l'Atlantique nord
SALS	Service de l'aviation légère et sportive
SAPAC	Syndicat autonome des personnels de l'aviation civile (électroniciens)
SAPADACEM	Syndicat des personnels de l'aviation civile et de la météorologie (administratifs)
SAR	Service de recherche et sauvetage *(Search and rescue)*
SATAC	Syndicat autonome des techniciens de l'aviation civile
SBA	Service des bases aériennes
SCEM	Service central d'exploitation de la météorologie
SCOM	Service central d'organisation et méthodes
SCTA	Service du contrôle du trafic aérien
SDEEP	Service des études économiques et du plan
SEA	Secrétariat d'Etat à l'Aviation
SEFA	Service d'exploitation de la formation aéronautique
SFA	Service de la formation aéronautique
SFACT	Service de la formation aéronautique et du contrôle technique
SFASA	Service de la formation aéronautique et des sports aériens
SFATAT	Service de la formation aéronautique, du travail aérien et des transports
SGAC	Secrétariat général à l'aviation civile
SGACC	Secrétariat général à l'aviation civile et commerciale
SGDA	Secrétariat général à la défense aérienne
SIA	Section des instructions puis service de l'information aéronautique
SICAS	Syndicat indépendant du corps administratif supérieur
SMFA	Service métropolitain (puis du matériel) de la formation aéronautique
SMM	Service météorologique métropolitain
SMMA	Service météorologique de métropole et d'Afrique du Nord
SNA	Service de la navigation aérienne (après-guerre)
SNAé	Service de la navigation aérienne (avant-guerre)
SNCTA	Syndicat national des contrôleurs du trafic aérien
SNIA	Service national d'ingénierie aéroportuaire
SNIAC	Syndicat national des ingénieurs de l'aviation civile
SNIEEAC	Syndicat national des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile
SNPACM FO	Syndicat national des personnels de l'aviation civile et de la météorologie Force Ouvrière
SOAI	Service des organisations aéronautiques internationales
SPAC-CFDT	Syndicat des personnels de l'aviation civile CFDT
SPAé	Service des ports aériens
SPG	Service des personnels et de la gestion
SRH	Service des ressources humaines
SSBA	Service spécial des bases aériennes
SSBAIF	Service spécial des bases aériennes d'Ile-de-France
STA	Service des transports aériens
STAC	Service technique de l'aviation civile
STBA	Service technique des bases aériennes
STBFT	Service technique des bâtiments, fortifications et travaux (du génie)
STIARP	Service des travaux immobiliers de l'aéronautique de la région parisienne
STNA	Service technique de la navigation aérienne
STTA	Service des transports et du travail aérien
TAC	Technicien de l'aviation civile
TEEAC	Technicien des études et de l'exploitation de l'aviation civile
TET	Technicien d'études et de travaux
TM	Technicien de la météorologie
TNA	Technicien de la navigation aérienne

Sommaire

Crédits iconographiques

Tous droits réservés

La photothèque du STAC, le service technique de l'Aviation civile, a accueilli dans les années 2000 les fonds du service de la communication de la direction générale et ceux de la direction des services de la Navigation aérienne. C'est aujourd'hui la photothèque centrale de la DGAC.

ADP
231, 266, 267.

AERODOC
405.

ANAFACEM
428 haut.

Antoine Daniel
191 haut, 194, 195 bas.

Apvrille Denis
237.

ASACEM
425 gauche.

Auger Louise
230.

Bascou Daniel
275 droite, 320 bas, 317 haut, 357 droite.

Bataillé Philippe
322, 323 haut.

Bessemoulin Pierre
156 bas.

Bretaud Jean-Jacques
430.

Brogi-Luthar Fabienne
268, 286.

Bunout Geneviève
215 bas, 427 bas.

Calzaroni Noël
117 bas, 291.

Canuel Jacques
358.

Carel Olivier
88, 377 droite, 419 gauche.

Chambaret Jeanine
232 haut, 407 bas.

Chenu Gabriel
229 gauche.

Cilia Jean-Louis
299.

CMAC
336, 337.

Coby Christiane
328, 329, 428 bas.

Cocteau Jean/Billy Klüver/ Musée Carnavalet/Roger-Viollet
170.

Conan Henri
417 gauche.

Corcagnani Alain
317 bas.

Dagnaud Erick
411 bas.

Davadant Jacques
212, 220 haut gauche, 220 bas, 238.

Delol Jacques
214, 216, 217 haut, 218 droite, 225, 226.

DTI
244, 245.

Duc Jean
305, 306.

Espérou Robert
13 haut, 14 gauche, 42, 91 gauche, 104 bas droite, 118, 121, 264 haut, 283, 303, 338, 340, 402 milieu.

Faber Dominique
252.

Ferry Vital
25 bas, 104 haut droite, 181 haut.

Fils Pascale
333.

Fleury Frédéric
190 bas.

Fontaine Nadine
417 droite, 435 haut centre et gauche.

Fournier Laurent
21, 63.

Gazonneau Nicole
350, 435 haut gauche.

Germa René
335 gauche.

Giudicelli Jeanne
357 gauche.

Goulon-Sigwalt Pierre
58, 65 bas, 360.

Guillem Jacques
235.

Gulde Françoise
407 haut, 435 bas.

Hamou André
255, 256 gauche et milieu droite, 259 droite.

Haumont Josiane
316, 398, 435 milieu gauche.

Hederer Hélène
104 haut centre, 109, 110, 111.

Heidenger Roland
30, 33 haut.

Henrard Roger/Musée Carnavalet/Roger-Viollet
26.

ICARE
138.

Jan Gwenhaël
256 haut droite, 258.

Jacquet Anne-Marie
295.

Jahan Pierre/Roger-Viollet
171.

Lacombe Jean-Paul
330.

Lafaurie Alain
185.

Lalande Jean
215 haut gauche.

Larroucau Guy
362, 402 bas, 423, 425 haut droite, 427 gauche.

Lauroua Pierre
28, 31, 33 bas, 35, 57, 60 gauche, 91 droite, 94, 148 haut, 167, 176, 177 haut, 186, 246, 250, 251, 274 centre droite, 274 droite, 277, 292, 309 bas gauche, 326 gauche, 415.

Le Pors Anicet
154.

Lemaire René
229 droite.

MDD/ Suard Bernard
Préface, 133 droite.

Metzger Richard
310 bas.

Meyrier Philippe
397 bas, 410, 414 haut, 420.

Musée Air France
Couverture milieu gauche, 14 droite, 22, 104 haut gauche, 107, 108, 260, 261, 262, 263, 264 bas, 265.

Musée de l'Air et de l'Espace
222.

Musée de la Poste
60 droite, 61.

Musée régional de l'Air d'Angers
71, 89.

Napoli Jean
218 bas gauche, 220 haut droite, 270, 363.

Parent-Guy Colette
422 bas.

Parpaite Pascal
414 bas.

Pelegry Jacqueline
301.

Photothèque Météo-France
76, 82, 134, 136, 137, 139, 140, 141, 146, 147, 148 bas, 151, 152 bas, 153, 156 haut, 157, 158 haut, 160, 162, 163, 166, 239, 240, 273, 297, 311 bas, 312 bas, 313, 352, 355, 429 haut droite.

Piduch Jean-Marie
253.

Pierre Michelle
308 bas, 335 haut droite et centre droite, 400.

Proavia
187 bas.

Régent Denise
435 milieu centre.

Religieux de Saint-Vincent de Paul
59.

Roger-Viollet
93 haut et bas, 172.

Seneca Jacques
158 bas.

Servais André
404 gauche.

SHD/Département de l'armée de l'Air
10, 29, 34.

SIA
224, 227 bas, 275 gauche.

Siretta Raymond
24 haut.

SNIA
69, 187 haut, 196, 199, 200, 201, 203.

SNIA/Morand Christophe
198, 202.

STAC
67, 83, 84, 86, 87, 90, 101, 102, 103 haut et milieu, 104 bas gauche et centre, 113, 122, 128, 130, 131, 132 gauche et droite, 168, 178, 180, 181 bas, 188,189, 191 bas, 204, 205, 206 haut, 206 bas gauche, 207, 208, 209 haut droite, 213, 217 bas, 219, 234, 236, 247, 271, 272, 278 droite, 290, 304, 318 bas, 319, 331, 332, 335 bas droite, 342 droite, 367, 374, 375, 377 gauche, 380, 381, 383, 392 droite, 402 haut gauche, 403, 404 droite, 406, 411 haut, 412, 416, 418, 419 droite, 422 haut droite, 426 bas, 433.

STAC/Arnould Didier
133 gauche.

STAC/Bouvier Henri
Couverture droite, 54, 65 haut, 112, 115, 117 haut, 119, 177 bas, 209 bas, 281, 426 haut.

STAC/Ciné Photo Provence
382 bas.

STAC/Devigne
211.

STAC/Froissart Marie-Ange
98, 210.

STAC/Goupy Didier
133 centre droite, 347.

STAC/International News Photos
24 bas.

STAC/Jacob Valérie
274 gauche, 274 centre gauche, 275 centre gauche, 275 centre droite.

STAC/Louveau Pierre
233.

STAC/Napoli Jean
215 haut droite.

STAC/Nëel Gilbert
Couverture bas gauche, 97, 125, 127, 132 centre, 195 milieu, 300, 307 haut, 310 haut, 314, 315, 319, 320 haut, 323 bas droite, 325 haut droite, 326 droite, 402 haut droite, 432.

STAC/Paul Véronique
25 haut, 133 centre gauche, 227 haut, 248, 344, 368, 382 haut et milieu.

STAC/Philippon Mari-Jo
287.

STAC/Ricaud Michel
129.

STAC/Romano Jean-Claude
126.

STAC/Spira Nadine
100, 174, 232 bas, 356, 395 droite.

STAC/Studio Pons
103 bas, 294.

Troupe Farman
421 haut.

Ughetto Marie-Hélène
218 haut gauche.

Vial Nicolas
397 haut.

Videau François
421 bas, 422 haut gauche.

Vilain Albert
193, 195 haut.

Villa Georges
Couverture haut gauche, 13 bas, 14, 16.

Vuillemot Bernard
289.

Weygand Gérard
339.

Worreth Jean-Marc
425 milieu droite et bas.

Zeller Bernard
64 droite.

Sommaire

L'AVIATION CIVILE
une administration dans Paris
1919-2009

est publié dans la collection mémoire de l'aviation civile

Cet ouvrage a été conçu par

Pierre Lauroua

Ont pris la plume

Françoise Abad, Claude Abraham, Denis Apvrille, Philippe Bataillé, Pierre Bäuer, Josette Jeanne Berger, Pierre Caussanel, Robert Cavanna, Jean Coiffier, Claude Collet, Jacques Crozzoli, Patrick Dalençon, Jacques Delol, Alain Depitre, Robert Espérou, William Fenet, Vital Ferry, Jean-François Geleyn, Charles Gherardi, Edouard Goulon-Sigwalt, Adrien Grandcoing, Françoise Gulde, André Hamou, Thérèse Heidenger, Gwenhaël Jan, Philippe Jaquard, Jean-Pierre Javelle, Jean-Claude Jouffroy, Chantal Kaeuffer, Henry de Lambertye, Maryse Lartigue, Anicet Le Pors, André Lebeau, Daniel Magnant, Roland Maillet, Jean Pailleux, Bernard Palayret, Denis Parenteau, François Perthuis, Jacques Pichot, Jean-Marie Piduch, Bernard Pourchet, Bruno Rambaldelli, Dominique Raynaud-Amoros, Yves Sagnier, André Sarreméjean, Jacques Seneca, Thierry Thibault, Jean-Paul Troadec, Jean Ughetto, Annie Vandeweghe, Robert Vergnaud, François Videau, Jean-François Vivier, Gilles Walckenaer, Isabelle Weiss

Ont pris la parole

Louise Auger, Alfred Avetain, Marie-Flore Bassette, Marcel Billault, André Boulat, Marcel Bourdier, Emmanuel Bourdon, Fabienne Brogi-Luthar, Laurence Brun-Potard, Geneviève Bunout, Marie Carru, Janine Chambaret, Jean-Louis Cilia, Alain Corcagnani, Vincent Courtois, Michel Cupa, Françoise Despreaux, Marie-Christine Duquenne, Nathalie Ferté, Sylviane Florit, Nadine Fontaine, Claude Frantzen, Bertille Frechou, Jean-Noël Garot, Jean-Pierre Geoffroy, René Germa, Evelyne Gogneau, Jean-Michel Goyat, Odile Grisaud, Annick Grondin, Josiane Haumont, Hélène Hederer, Jacques Hederer, Antoine Jourdan, Claude Labbé, Agnès Lafage, Alain Lafaurie, Yves Lambert, Guy Larroucau, Hélène Larroucau, Maryse Lartigue, Pierre Lecherbonnier, Véronique Martin, Francis Massé, Jean Meunier, Clément Meunier, Patricia Mouraz, Jacqueline Pelegry, Evelyne Petit, Evelyne Péreira, Michelle Pierre, Odile Rodde, Maryse Roero, Valérie Sauvageot, Pierre Schintu, André Servais, Michel Socie, Daniel Tenenbaum, Patricia Valentin, Jeanne Wassner

Remerciements

pour leur aide, leurs recherches et leur soutien amical

Maurice Antmann, Daniel Antoine, Louise Auger, Daniel Bascou, Catherine Bellamy, Josette Jeanne Berger, Pierre Bessemoulin, Agnès Beylot, Virginie Bodian, Hélène Body, Michèle Bondin-Seignette, René Bosc, Jean-Jacques Bretaud, Fabienne Brogi-Luthar, Geneviève Bunout, Noël Calzaroni, Jacques Canuel, Olivier Carel, Robert Cavanna, Nadine Cenac, Pierre Chaillot, Janine Chambaret, Gabriel Chenu, Odile Cherel, Christian Cilia, Jean-Louis Cilia, Christiane Coby, Jean-Pierre Compère, Henri Conan, Richard Corbon, Bernard Croquet-de-Beaubois, Eric Dagnaud, Dominique Daire, Hervé Darnajoux, Jacques-Paul Davadant, Nathalie Delesse, Jacques Delol, Alain Depitre, Cécile Desprairies, Françoise Despreaux, Jacques Dupaigne, Marie-Christine Duquenne, Véronique Erhard, Robert Espérou, Dominique Faber, Laure Fabre, Dominique Fauquet, Nathalie Ferté, Alain Fichet, Bernard Fontaine, Nadine Fontaine, Laurent Fournier, Marie-Ange Froissart, Franck Fusibet, Patrick Gandil, Jean-Noël Garot, Pierre Gaubert, Nicole Gazonneau, Jeanne Giudicelli, Pierre Goulon-Sigwalt, Adrien Grandcoing, Raphaelle Gromat, Christophe Guilpain, Cyrille Guimaraes, Françoise Gulde, Josiane Haumont, Hélène Hederer, Jacques Hederer, Anne-Marie Jacquet, Jean-Pierre Javelle, Daniel Jolly, Evelyne Jouffreau, Guilhem Labeeuw, Jean-Paul Lacombe, Elsa Lambert-Kolb, Guy Larroucau, Jean Latz, Pierre Lecherbonnier, René Lemaire, Isabelle Lemarcis, Paul Leparoux, Jean-Yves Lorant, Alain Macé, Stéphane Martens, Michel Meillieux, Richard Metzger, Jean Napoli, Gilbert Nëel, Nathalie Neumann, Georges Nicol, Jean-Paul Nitot, Pierre Paillot, François Paquet, Denis Parenteau, Colette Parent-Guy, Pascal Parpaite, Jacqueline Pelegry, Gilles Pelletier, Evelyne Péreira, Evelyne Petit, Jean-Marie Piduch, Michelle Pierre, Xavier Popineau, Bernard Pourchet, Pascal Rabier, Bruno Rambaldelli, Isabelle Rossi, Marie-Christine Roumegous, Sophie Roy, François Rude, Dominique Salan, Philippe Sartout, Valérie Sauvageot, Jacques Seneca, Didier Tranchant, Marie-Hélène Ughetto, Thierry Verton, Georges Viaud, Guy Vilquin, Bernard Vuillemot, Jean-Marc Worreth, Francis Zammith, Bernard Zeller

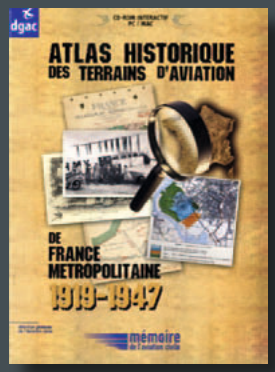
et pour sa lecture attentive

Vital Ferry

Conception graphique

Caroline Richard

Sommaire



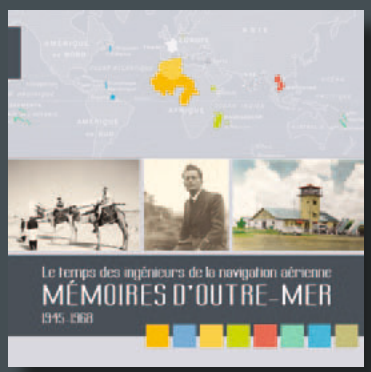
1

5

2

6

3



7

4

8

1. 2005 Jean Sauter et Pierre Lauroa
2. 2007 Maurice Antmann, Michel Drobycheff, Daniel Jousse, Pierre Lauroa, Jean-Marie Piduch, Philippe Renault et Guy Soun / AERODOC et LMBC
3. 2008 Pierre Lauroa / APASY
4. 2008 Pierre Lauroa et Pascal Parpaite /MPC
5. 2009 Daniel Jousse, Pierre Lauroa, Michel Meillieux, Josette Parayre, Guy Soun et Francis Zammith / ANAFACEM
6. 2009 Etienne Ceretto et Pierre Lauroa
7. 2010 Michel Boutourlinsky, Jacques Delol, Jacques Dupaigne, Maurice Faunières, Vital Ferry, Yves Lambert et Pierre Lauroa / GIACRE
8. 2011 Vital Ferry et Pierre Lauroa / BLEU CIEL *Editions*

Sommaire

L'aviation naît avec le XXe siècle. L'Administration qui la prend en charge se constitue au lendemain de la guerre de 1914-1918. Contrairement à d'autres départements ministériels de création plus ancienne, elle ne dispose pas d'un patrimoine immobilier pour loger ses services centraux. C'est vrai pour l'avant-guerre, et il faut attendre 1934 pour que le ministère de l'Air soit doté de locaux dignes de ce nom sur le boulevard Victor ; c'est encore plus vrai pour l'après-guerre et pour l'Aviation civile naissante, qui ne trouvera de domicile fixe que cinquante ans plus tard, au fond du 15e arrondissement, face au terrain qui fit la gloire d'Henry Farman.

Durant un demi-siècle, l'Aviation civile a vécu éclatée, de réquisitions en locations, entre anciens appartements, hôtels particuliers et constructions précaires, à la recherche d'un espace qui lui permettrait de se regrouper enfin. Sa géographie est faite d'itinérances réelles, dans un Paris où apparaissent les tours et qu'encercle bientôt le périphérique, mais aussi de voyages imaginaires vers des sites un temps convoités.

Le présent ouvrage s'est donné pour objectif de faire revivre ces lieux. La mémoire administrative n'est pas abstraite, elle s'incarne dans les bâtiments, les cours, les rues et les quartiers ; la genèse des dossiers est indissociable des murs, des couloirs et des antichambres. Retrouver la trace des implantations disparues, c'est voir réapparaître la vie quotidienne des hommes et des femmes qui les habitaient, tout comme les grands moments de l'Aviation civile du siècle passé.

Dans cette quête, les archives publiques et privées ont comme toujours révélé des richesses, parfois insoupçonnées, que sont venus éclairer les témoignages des acteurs. Les uns ont pris la plume, d'autres la parole, certains avec nostalgie, tous avec enthousiasme, pour évoquer le temps où l'Aviation civile était une Administration dans Paris.

Collection **mémoire de l'aviation civile**
© 2012 mission mémoire de l'aviation civile
50 rue Henry Farman 75720 Paris cedex 15

Achevé d'imprimer par
IFDI Imprimeurs - 91 Villebon-sur-Yvette

Dépôt légal : décembre 2012
ISSN : 1956-8746
ISBN : 978-2-11-129156-0

Tous droits de traduction, de reproduction
et d'adaptation réservés pour tous pays.

mémoire de l'aviation civile

Sommaire